

Leonie Schuster

Brasilianische Höhenflüge

Luftfahrtpioniere und
Imaginationen von Nation und
Welt in Brasilien, 1900–1922



Leonie Schuster

Brasilianische Höhenflüge

HISTORAMERICANA

Herausgegeben von
Debora Gerstenberger, Michael Goebel,
Hans-Joachim König und Stefan Rinke
Band 42

Wissenschaftlicher Beirat

Pilar González Bernaldo de Quiros (Université de Paris)
Sandra Kuntz Ficker (El Colegio de México)
Federico Navarrete Linares (Universidad Nacional Autónoma de México)
Thiago Nicodemo (Universidade Estadual de Campinas)
Scarlett O'Phelan (Pontificia Universidad Católica del Perú)
Ricardo Pérez Montfort (Centro de Investigaciones y Estudios Superiores
en Antropología Social, México)
Eduardo Posada-Carbó (University of Oxford)
Hilda Sabato (Universidad de Buenos Aires)
Rafael Sagredo Baeza (Universidad Católica de Chile)
Lilia Moritz Schwarcz (Universidade de São Paulo)

Leonie Schuster

Brasilianische Höhenflüge

Luftfahrtpioniere und Imaginationen von
Nation und Welt in Brasilien, 1900–1922

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische
Daten sind im Internet über www.dnb.de abrufbar

wbg Academic ist ein Imprint der wbg

© 2022 by wbg (Wissenschaftliche Buchgesellschaft), Darmstadt

Die Erstausgabe erschien 2018 im Verlag Hans-Dieter Heinz, Akademischer Verlag Stuttgart.

Die Herausgabe des Werkes wurde durch die Vereinsmitglieder der wbg ermöglicht.

Umschlag und Titelseite: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH

Umschlagsabbildung: Amaro: „O Rei dos Ares“, in: Revista da Semana, 06.09.1903, S. 1. Fundação
Santos Dumont (Album Nr. 3.154)

Gedruckt auf säurefreiem und alterungsbeständigem Papier

Printed in Germany

Besuchen Sie uns im Internet: www.wbg-wissenverbindet.de

ISBN 978-3-534-27454-3

Elektronisch ist folgende Ausgabe erhältlich:

eBook (PDF): 978-3-534-27455-0

Dieses Werk ist mit Ausnahme der Einbandabbildung als Open-Access-Publikation im Sinne der
Creative-Commons-Lizenz CC BY International 4.0 («Attribution 4.0 International») veröffentlicht.
Um eine Kopie dieser Lizenz zu sehen, besuchen Sie <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.
Jede Verwertung in anderen als den durch diese Lizenz zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen
schriftlichen Einwilligung des Verlages.

*Für meinen geliebten Opa Theo,
der sich zu Beginn meiner Recherchen in den Himmel aufgemacht hat.*

*Für meine lebenswerte Oma Maria,
die schon in jungen Jahren an der Seite der Alliierten in den Genuss des Fliegens kam.*

INHALTSVERZEICHNIS

Danksagung.....	11
Einleitung	15
1. Brasilianische Luftfahrtpioniere in Europa: die Idee von Brasilien als einer 'Erfindernation'	57
1.1 BARTOLOMEU DE GUSMÃO UND SEINE BALLONVORFÜHRUNGEN ALS URSPRUNGSMYTHOS DER 'ERFINDERNATION' (1709 - 1909 - 1924).....	63
Leben, Wirken und zeitgenössische Resonanz (17./18. Jahrhundert).....	68
Bartolomeu de Gusmão und seine Flugversuche als Deutungszäsur.....	73
Archivrecherchen und der Kampf um de Gusmãos Anerkennung in der Welt ...	76
Von einer Ur-Figur der Ballonfahrt zur Ur-Figur der Luftfahrt	83
Bartolomeu de Gusmão als Brasilianer im Dienst der Welt	92
1.2 ALBERTO SANTOS-DUMONT UND DIE ERFOLGGEKRÖNTE LENKBARKEIT VON BALLONEN ALS KULMINATION DER 'ERFINDERNATION' (1901).....	97
Das Jahrhundert der lenkbaren Ballone als neue Glanzepoche für Brasilien	106
Die erreichte Lenkbarkeit als glorreiche Vollendung von de Gusmãos Werk ..	112
'Universaler' Applaus für Santos-Dumont, Weltgeltung für Brasilien	120
Santos-Dumonts Flug und Brasiliens (neuer) Platz in der globalen Ordnung...	126
Wirkmächtige Bildmotive am Schauplatz Paris	133
Angefochtene Brasilianität und nationale Vereinnahmung eines Weltbürgers .	145
1.3 AUGUSTO SEVERO ALS MÄRTYRER FÜR NATION UND WELT (1902)	151
Zur Denkfigur des Märtyrers	153
Vom ‚Opfer‘ zum ‚Märtyrer‘: der Bericht über Severos Sterben	157
Severo als „Märtyrer der Wissenschaft“ und nationaler Erfindheld.....	167
Brasilienbilder: vom ‚entdeckten Land‘ zum ‚Land der Entdecker‘	175
Der Topos vom ‚verkannten Erfinder‘	178
Severos Sterben für den ‚universalen Frieden‘	184
Severos Tod als doppeltes ‚Opfer‘ für die ‚patria‘	190

1.4 SANTOS-DUMONTS HEIMATBESUCH ZWISCHEN NATIONALER EUPHORIE UND KRITISCHER NEUBEWERTUNG DES FLUGSCHAUPLATZES (1903).....	197
Brasilianische Erfindung am heimischen Schaulplatz	200
Segen für die Welt aus der Hand eines brasilianischen ‚Universalherrschers‘ ..	204
Zur Rolle des Flugschauplatzes für die nationale Selbstvergewisserung	221
1.5 SANTOS-DUMONT ALS URHEBER DES FLUGZEUGS UND SEIN PLATZ IN EINER TRANSNATIONALEN ERFINDER- UND FLIEGERGEMEINSCHAFT (1906-1909)	226
Brasilianische Urhebererschaft und ausländische Fliegerfolge	228
Die Demoiselle und Santos-Dumonts Rückkehr auf die fliegerische Bühne	238
Nationale Überlegenheitsgefühle und der Topos vom ‚amerikanischen Neid‘ ..	245
Santos-Dumonts Schaffensausrichtung in Abgrenzung zu anderen Fliegern	251
1.6 ERGEBNISSE	255
2. Fliegen am Schaulplatz Brasilien: Edu Chaves als Pionier der nationalen Raumerschließung (1910-1914)	259
2.1 DER NEUE FLUGSCHAUPLATZ ZWISCHEN FORTSCHRITTSVERHEIBUNGEN UND VORBEHALTEN	266
Brasilien als Schaulplatz der Moderne.....	266
Edu Chaves als brasilianischer Flieger am heimischen Schaulplatz.....	271
Die Schattenseiten des Fliegens am nationalen Schaulplatz.....	276
2.2 DER BEGRIFF ‚RAID‘ UND NEUE RÄUMLICHE DIMENSIONEN DES FLIEGENS.....	283
Die ‚Eroberung der Lüfte‘: von der vertikalen zur horizontalen Dimension.....	285
Vom ‚Aufstieg‘ zum ‚raid‘: Flugtermini und brasilianische Erfahrungszäsuren.....	288
2.3 KARTOGRAFISCHE REPRÄSENTATIONEN FLIEGERISCHER ‚WEGE-RÄUME‘	297
Erdräumliche Dimensionen von Chaves’ Flügen im Spiegel der Kartografie....	299
Raumzeitliche Dimensionen: beschleunigte Fortbewegung, ‚geschrumpfte‘ Distanzen und zusammenrückende (‚Leer-‘) Räume.....	310
Der Kartentypus des Itinerars als Verweis auf die historische Erschließung des brasilianischen Binnenlands.....	313

2.4 DER ÜBERFLOGENE NATURRAUM IN KARIKATUREN UND BESCHREIBUNGEN	316
Chaves' raids als Heilmittel für die drängende ‚nationale Integration‘	318
Heroische Bezwingung des herausfordernden Naturraums	328
2.5 DAS BILD VON EDU CHAVES ALS „BANDEIRANTE DER LÜFTE“	335
Bandeirantes als Erkunder und Eroberer (wissens-) ‚leerer‘ Räume	338
Bandeirantes als Symbol für die paulistanische Fortschrittlichkeit	348
Bandeirantes-Diskurs und regionaler Ursprungsmythos der Luftfahrt	354
Bandeirantes und ihr Handeln für die Nation	357
2.6 EINZIGARTIGE LUFTFAHRTBEDINGUNGEN AM SCHAUPLATZ BRASILIEN UND CHAVES' RAIDS IM TRANSATLANTISCHEN VERGLEICH	361
Fehlende Absicherung und Unterstützung für Flieger in Brasilien	361
Fliegen in Brasilien: patriotische vs. pekuniäre Beweggründe	365
Chaves' raids im kontinentalen und transatlantischen Vergleich	366
2.7 ERGEBNISSE	369
3. Die ersten grenzüberschreitenden Flüge: Zusammengehörigkeiten, Abgrenzungen und die Propagierung einer brasilianischen Vormachtstellung (1920-1922/23)	373
3.1 EDU CHAVES UND DER RAID RIO DE JANEIRO - BUENOS AIRES ALS SYMBOLISCHE REPRÄSENTATION DES ARGENTINISCH-BRASILIANISCHEN WETTSTREITS UM DIE SUBKONTINENTALE FÜHRUNG (1920)	381
Chaves' Erfolg als ruhmreicher Abschluss einer Chronologie des Scheiterns ..	383
Chaves als ‚Sieger‘ im argentinisch-brasilianischen Wettlauf	401
Der raid als Startpunkt der fliegerischen Erschließung und nachbarschaftlichen Annäherung innerhalb Südamerikas	413
Kontinentale Erfolge als Grundlage für Brasiliens Anerkennung in der Welt ..	422
3.2 PINTO MARTINS' UND WALTER HINTONS TRANSKONTINENTALFLUG ZWISCHEN ‚VERBRÜDERUNG‘ UND BRASILIANISCHEM FÜHRUNGSANSPRUCH IN AMERIKA (1922/23)	427
Die Flugroute als neu erschlossener ‚Wege-Raum‘ zwischen repräsentativen Städten und Nationen der beiden Subkontinente	429
Das binationale Pilotenteam als Repräsentation der nordamerikanisch- brasilianischen ‚Verbrüderung‘	439

Raumzeitliche Visionen und Realitäten des raids.....	459
Der raid als Abschluss und Brasilien im Mittelpunkt der fliegerischen Erschließung des Kontinents.....	469
3.3 DER SÜDATLANTIKFLUG DER PORTUGIESEN SACADURA CABRAL UND GAGO COUTINHO ZWISCHEN KOLONIALEN KONTINUITÄTEN UND BRASILIANISCHER SELBSTBEHAUPTUNG (1922)	474
Pionierflug und ruhmreiche Fortsetzung der maritimen Expansionsfahrten	480
Die Atlantikroute als historischer Verbindungsweg unter neuen Vorzeichen....	485
Lusitanischer Heroismus und luso-brasilianische Zusammengehörigkeit	495
Luso-brasilianische und nationale Manifestationen der Fortschrittlichkeit	509
3.4 ERGEBNISSE	525
Schlussbetrachtung	531
Abkürzungen und Siglen	553
Abbildungsverzeichnis	555
Quellenverzeichnis	561
I. ARCHIVMATERIAL	561
II. ZEITUNGEN UND ZEITSCHRIFTEN.....	563
III. PUBLIZIERTE QUELLEN	567
IV. MUSEALE AUSSTELLUNGEN.....	568
V. DIGITALE DATENBANKEN UND SAMMLUNGEN	568
Literaturverzeichnis.....	573
Personenverzeichnis	609

DANKSAGUNG

So wie ein Flug nicht das alleinige Werk eines Piloten ist, so ist auch dieses Buch nicht allein das Werk seiner Autorin. Vielmehr verdanke ich die erfolgreiche Fertigstellung meiner Dissertation am Fachbereich Geschichts- und Kulturwissenschaften der Freien Universität Berlin einer Vielzahl von Menschen, die meine ‚Brasilianischen Höhenflüge‘ bei Start und Landung, freilich aber auch unterwegs mit Kopf, Herz und Hand unterstützt haben.

Dass ich mich überhaupt mit der Kulturgeschichte des Fliegens auseinander-gesetzt habe, ist meinem Betreuer Stefan Rinke zu verdanken. Am Anfang dieser Doktorarbeit stand die DFG-Forscherguppe 955 „Akteure der kulturellen Globalisierung, 1890-1940“. Das von Stefan Rinke beantragte und schließlich von der DFG bewilligte Teilprojekt sollte die Anfänge der Luftfahrt in Lateinamerika als transnationales Phänomen untersuchen. Damit hatte er nicht nur mein Interesse für dieses Themengebiet geweckt, sondern ermöglichte mir auch beste Arbeitsbedingungen (und an dieser Stelle gebührt freilich auch der DFG für die großzügige Finanzierung, Claudia Daheim für die Projektverwaltung und den Studentischen Hilfskräften Clara Bottenberg, Philipp Kandler und Eva Kirmes für die tatkräftige Unterstützung Dank). Dafür sowie für die fachliche und persönliche Begleitung in allen Arbeitsphasen und Lebenslagen möchte ich mich bei ihm aufrichtig bedanken. Meiner Zweitkorrektorin, Debora Gerstenberger, sei ebenso herzlich gedankt für die kurzfristige Bereitschaft zur Begutachtung meiner Arbeit sowie die hilfreichen Rückmeldungen.

Die Projektleiter und -bearbeiter der DFG-Forscherguppe haben mit ihren Diskussionsbeiträgen, Anregungen, Fragen und Kommentaren die globalgeschichtliche Ausrichtung dieser Arbeit entscheidend mitbestimmt. Auch nach der Projektphase konnte ich auf die Unterstützung der Forschergruppe zählen. Hier seien insbesondere Kerstin Stubenvoll und Nils Riecken genannt, die Teile meiner Arbeit gegengelesen habe. Gleiches gilt für das Geschichts-Kolloquium am Lateinamerika-Institut, wo ich insbesondere die Regionalkompetenz geschätzt habe, an der es in anderen Forschungszusammenhängen oft mangelte.

Die Arbeit führte mich zweimal nach Brasilien. Es ist nicht zuletzt den engagierten und wohlwollenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern diverser Archive

und Bibliotheken zu verdanken, dass ich mich auf ein umfangreiches und vielseitiges Quellenmaterial stützen konnte. Ihnen allen gilt mein Dank. Besonders hervorheben möchte ich Tatiana Vasconcelos vom Archiv des *Museu Paulista*, der keine Anfrage zu viel des Guten war und mit der mich bis heute eine enge Freundschaft verbindet. Mein Dank für sein Vertrauen gilt außerdem Cabo Arnaldo Oliveira Maciel, der mich (nach einem langwierigen bürokratischen Antrag) in den Archivbeständen der *Fundação Santos Dumont* im *Museu de Aeronáutica* der *Base Aérea de Santos* schalten und walten ließ. Maria Luiza Cardoso, Tânia Aparecida de Souza Vicente, Bruno de Melo Oliveira, Tiago Starling de Mendonça, Mauro Vicente Sales, Karen C. T. Barbosa und vielen weiteren Mitgliedern der Forschergruppe, die sich seinerzeit regelmäßig im *Centro de Memória* am *Campo dos Afonsos* bei Rio de Janeiro trafen, möchte ich danken für ihre herzliche Aufnahme, für das Material, das sie mir zur Verfügung gestellt, und für das Wissen, das sie mit mir geteilt haben.

Viele Freundschaften sind im Zuge der Archivrecherchen entstanden und gewachsen: Felipe Fernandes Cruz war mehr als ein Archivkollege in der *Biblioteca Nacional*. Gemeinsam haben wir die Höhen und Tiefen des Forscherdaseins in Brasilien erlebt, die Hürden der brasilianischen Bürokratie zu überwinden versucht und nicht zuletzt uns mit einem Feierabend-Caipirinha bei Laune gehalten. Luana Tolentino, eine bewundernswerte Frau, ist mir bis heute eine Freundin geblieben, ihr verdanke ich einen neuen, ganz besonderen Blick auf Brasilien. *Saudade!* Auch Sylvia Ewel Lenz, die mich bei meinem zweiten Brasilienaufenthalt ganz unkompliziert in ihrem Häuschen in Santa Teresa aufgenommen hat und mir mit Rat und Tat zur Seite stand, sei herzlich gedankt.

Ebenso haben in Deutschland etliche Freunde und Familienmitglieder meine Arbeit ‚mitgeschrieben‘. Mit meiner Freundin Amrei Buchholz habe ich mich zugfahrtenlang über meine Bildquellen ausgetauscht, Emails mit Textentwürfen hin- und hergeschickt und nicht zuletzt die fachlichen und persönlichen Irrungen und Wirrungen auf dem Weg zum Dokortitel gemeinsam überstanden. Ganz besonderer Dank gilt auch meinen Eltern Gertrud und Klaus Herbers – nicht nur für das akribische und umfangreiche Korrekturlesen, sondern auch für die Voraussetzungen, die sie mir mitgegeben haben, um diese Arbeit umsetzen zu können, und für ihre bedingungslose Unterstützung zu allen Zeiten. Bei stilistischen Fragen fand ich in meiner Patentante Birgit Nußbaum eine äußerst kompetente und hilfsbereite Ansprechpartnerin. Wenn es um die französische Sprache ging, konnte mir meine Schwester Hanna stets helfen. Nicht zuletzt bedanke ich mich

bei meinem Cousin Matthias und meinem Onkel Winfried Herbers, die sprachlich und historisch versierte Korrekturleser abgaben.

Zwei Babys und nun Kinder, Juri und Johann, haben in unterschiedlichen Schaffensphasen meinen Schreibplan dann und wann unterbrochen. Trotzdem – oder vielleicht auch ein bisschen deswegen – habe ich mich gefreut, sie in dieser Zeit um mich zu haben. Während ich in Brasilien forschte, begleitete Juri mich im Bauch, während ich später las und schrieb, lernte er seine ersten Wörter, darunter bezeichnenderweise „Hub“ für Hubschrauber und jegliche andere Flugobjekte am Himmel. Ich bin froh, dass es die beiden gibt. Den vielen ‚Ersatzmamas‘ (und auch -,papas‘) – allen voran meinen Schwiegereltern Ulla und Ernst, meiner ‚Schwiegertante‘ Nanni und ihrem Mann Hartmut, aber auch meiner Mutter Gertrud, die einige Einsatzwochen mit Kochlöffel in und unseren Kindern an der Hand bei uns verbrachte, – möchte ich danken für die Kinderbetreuung und anderweitige Unterstützung und damit dafür, dass sie mich in Ruhe haben arbeiten lassen. Mein größter Dank gilt meinem Max, der mir nicht nur technischer, sondern auch emotionaler *support* war und das turbulente letzte Jahr der Niederschrift und Abgabe der Dissertation mit mir und unserem ‚Doppelpack‘ bravourös überstanden hat.

Kiel, im Juni 2018

Leonie Schuster

EINLEITUNG

Menschen strömen in Massen auf einem lokalen Platz zusammen. Sie heben euphorisch ihren Blick zum Himmel und bestaunen das von einem Piloten durch die Luft manövrierte Fluggerät. Reporter vor Ort halten den Moment in Text und Bild fest und lassen so weitere Zeitgenossen aus der Ferne an dem medial vermittelten Spektakel teilhaben. Nachdem der Pilot sicher gelandet ist, bejubeln und beklatschen ihn die Schaulustigen, tragen ihn auf Schultern durch die Menge und feiern ihn ausgiebig. Es folgen Lobreden, festliche Umzüge durch die Stadt und gebührende Empfänge bei lokalen Autoritäten.¹

Ob in Paris, New York oder Rio de Janeiro – diese Szene könnte sich in den Pionierjahren der Luftfahrt zu Beginn des 20. Jahrhunderts so oder ähnlich an diversen (vorwiegend urbanen) Schauplätzen abgespielt haben. In einer Zeit, in der Fliegen eher Sensation denn Selbstverständlichkeit, mehr Experiment als planmäßige Routine war, übten diese Technologie und insbesondere ihre Inszenierung als sportliches Ereignis nahezu rund um den Globus eine ungebrochene Faszination aus. Die Hauptrolle im zeitgenössischen ‚Luftfahrt-drama‘ oder auch ‚Flugspektakel‘ kam dabei den Luftfahrtpionieren zu, die im Mittelpunkt dieser Untersuchung stehen.²

Luftfahrtpioniere waren mehr als nur Piloten. Es handelte sich größtenteils um Männer (und in späteren Phasen zunehmend auch um Frauen³), die zunächst aufbauend auf theoretischen Studien und praktischen Versuchen herausfanden, wie

¹ Die Beschreibung im ersten Absatz basiert auf unzähligen Zeitungsartikeln, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts über Luftfahrtereignisse an unterschiedlichen Orten berichteten.

² Zur Dramatisierung von Luftfahrt vgl. Bernhard RIEGER: *Technology and the culture of modernity in Britain and Germany, 1890-1945*, Cambridge 2005, S. 117. Zur ungebrochenen Faszination für Luftfahrt ungeachtet ambivalenter Haltungen gegenüber ihrer Risiken und Gefahren vgl. ebd., insbesondere S. 276 und 281. Der Begriff des ‚Flugspektakels‘ ist angelehnt an den Buchtitel und entsprechende Überlegungen in Robert WOHL: *The Spectacle of Flight. Aviation and the Western Imagination, 1920-1950*, New Haven, Conn. 2005, S. 4. Zur Einbettung des Flugsports in die populäre Unterhaltungs- und Massenkultur vgl. Fernando ESPOSITO: *Mythische Moderne. Aviatik, Faschismus und die Sehnsucht nach Ordnung in Deutschland und Italien*, München 2011, S. 154-157. Zur Inszenierung von Luftfahrtereignissen als Sport-Sensation vgl. Rüdiger HAUDE: *Grenzflüge. Politische Symbolik der Luftfahrt vor dem Ersten Weltkrieg. Das Beispiel Aachen*, Köln / Weimar / Wien 2007, S. 213 f., 284-288 und 292 f.

³ Vgl. dazu Evelyn ZEGENHAGEN: *"Schneidige deutsche Mädel". Fliegerinnen zwischen 1918 und 1945*, Göttingen 2007; Wolfgang MEIGHÖRNER (Hg.): *Die Schwestern des Ikarus*.

unterschiedliche, anfangs noch von ihnen selbst entworfene Fluggeräte – etwa Ballone, Luftschiffe und Flugzeuge, um die für diese Arbeit wichtigsten zu nennen – die ‚dritte Dimension‘⁴ erreichen könnten. Diese Herausforderung vollbracht galt es, beliebige Richtungen in allen Wetterlagen, bei Tag und bei Nacht anzusteuern, länger und damit weiter, höher und zudem schneller zu fliegen. Getrieben von ihrem Streben nach technischen und sportlichen Höchstleistungen brachen die Luftfahrtpioniere, von denen sich viele vornehmlich als Sporttreibende – oder dem Sportverständnis und Jargon der Zeit nach als *sportsmen*⁵ –

Frau und Flug, Marburg 2004; RIEGER: *Technology*, S. 138-153 und Robert WOHL: *A Passion for Wings. Aviation and the Western Imagination. 1908-1918*, New Haven, Conn. / London 1994, S. 279-282. Für Lateinamerika vgl. zudem María LIGIA VICH AYALA: *Intrépidas Aviadoras. Aventuras que son historia*, Buenos Aires 2007.

⁴ Der zeitgenössische und in der Luftfahrtliteratur kaum klar umrissene Begriff der ‚dritten Dimension‘ bezieht sich auf den Luftraum als neues (unter anderem militärstrategisches) Betätigungsfeld neben den traditionellen Raumordnungen des Lands und des Meeres (bzw. des Unterwasserraums), gleichzeitig aber auch auf die vertikale Dimension dieses (nun dreidimensional begreifbaren) Raumes, deren Neuartigkeit entscheidend auf Kunst und Architektur rückwirkte. Für eine zeitgenössische Diagnose vgl. Carl SCHMITT: *Land und Meer. Eine weltgeschichtliche Betrachtung*, 6. Auflage, Stuttgart 2008 [1942], S. 104. Zu künstlerisch-architektonischen Aspekten vgl. Christoph ASENDORF: *Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne*, Wien / New York 1997, S. 56-65, insbesondere S. 60. Vgl. ferner Rüdiger VOIGT: *Weltordnungspolitik*, Wiesbaden 2005, S. 75 f.

⁵ Der vermutlich 1706 erstmalig in der englischen Sprache belegte Begriff „sportsman“ wird in einem Wörterbuch von 1933 definiert als: „A man who follows, engages in, or practises sport“, bezeichnet zunächst also den aktiven und passiven Sportbegeisterten, vgl. Eintrag "Sportsman", in: James A. H. Murray / Henry Bradley / W. A. Craigie et al. (Hg.): *The Oxford English Dictionary. Vol. X: Sole-Sz*, 12 Bände, Oxford 1933 [Reprint 1961], S. 669. Eng an das sich in England herausbildende Sportverständnis als Freizeitbeschäftigung der gehobenen Schichten geknüpft überlappte sich spätestens an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert das Leitbild des *sportsman* mit demjenigen des *Gentleman*. „Sportsman“ beschreibt insofern im engeren Sinne den damaligen Prototypen des Sporttreibenden: ein wohlhabender und elegant gekleideter Mann von tadellosen gesellschaftlichen Umgangsformen, der sich zum geselligen Zeitvertreib unter seinesgleichen sportlich betätigt, etwa beim Rudern, Pferderennen, Boxen und in der Ballonfahrt, später dann auch im Motorsport, insbesondere im Automobilismus und in der Luftfahrt. Die Übernahme des englischen Begriffes als Lehnwort oder -übersetzung in viele andere Sprachen – auch in das Portugiesische – spiegelt die Bedeutung Englands als Wiege des sich im 19. Jahrhundert entwickelnden ‚modernen‘ Sports, aber auch die Strahlkraft des begrifflichen Konzepts. Allgemein dazu vgl. Michael KRÜGER: *Einführung in die Geschichte der Leibeserziehung und des Sports. Teilbd. 3: Leibesübungen im 20. Jahrhundert. Sport für alle*, 2., neu bearb. Auflage, 3 Bände, Schorndorf 2005, S. 19 f. und 33. Zur Herausbildung des ‚modernen Sports‘ vgl. zudem Wolfgang BEHRINGER: *Kulturgeschichte des Sports. Vom antiken Olympia bis ins 21. Jahrhundert*, München 2012, S. 227-251 und 271-281. Zu *sportsmen* im Motorsport vgl. Joel WOLFE: *Autos and Progress. The Brazilian Search for*

verstanden, sukzessiv neue Rekordmarken. Sie unternahmen waghalsige Streckenflüge zwischen Städten, Ländern und schließlich Kontinenten, über Gebirge, Meere und dichte Wälder und stellten damit zukünftig denkbare Einsatzmöglichkeiten der Maschinen unter Beweis.

Luftfahrtpioniere eroberten also bis in die erste Dekade des 20. Jahrhunderts mit ihren Erfindungen den Luftraum und erschlossen in den folgenden zwei Dekaden nach und nach die Flugrouten auf dem gesamten Globus, auf denen sich dann ab Ende der 1920er Jahre die Flugzeuge und Luftschiffe kommerzieller Luftfahrtunternehmen bewegen sollten. Repräsentationen des Luftfahrtpioniers verbanden sich dabei nicht nur mit dem Bild des genialen Erfinders, Tüftlers und Ingenieurs, der sich in oft langwieriger, kostspieliger und riskanter Arbeit für die Lösung eines universalen wissenschaftlichen Problems einsetzte, sondern auch mit dem Profil der ebenso aus einer kompetitiven Situation hervorgegangenen Sportikone einerseits und des (todes-) mutigen Abenteurers und Entdeckers andererseits, der – nun unter Einsatz innovativer Maschinen – heroisch die Natur und diverse Gefahren bezwang und auf diese Weise neue Wege erkundete.⁶

Modernity, Oxford / New York 2010, S. 18 und Christoph Maria MERKI: *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Wien / Köln / Weimar 2002, S. 247. Zu Portraits von *sportsmen* in der Luftfahrt vgl. unter anderem Curtis PRENDERGAST: *Pioniere der Luftfahrt*, Amsterdam 1981, S. 29, 35 und 91; HAUDE: *Grenzflüge*, S. 135 f., 284 f. und 292 sowie WOHL: *Passion for Wings*, S. 46 ff., 203, 211 und 227. In portugiesischen Wörterbüchern ist das Lehnwort „Sportsman“ in der Bedeutung „Sportler“ angeführt, vgl. unter anderem Eintrag „Sportsman“, in: Houaiss / Villar / Franco (Hg.): *Dicionário Houaiss*, S. 2617. Anfang des 20. Jahrhunderts ist der Begriff zudem mehrfach Namensgeber für sportaffine Zeitschriften in Brasilien, vgl. „Quadro XII. Revistas Esportivas e Afins (1890-1922)“, in: Ana Luiza MARTINS: *Revistas em Revista. Imprensa e práticas culturais em tempos de República, São Paulo (1890-1922)*, São Paulo 2001, S. 344 und ebd., S. 342 f.

⁶ Die Periodisierung orientiert sich an brasilianischen Luftfahrtpionieren, deckt sich aber zugleich mit entsprechenden Entwicklungslinien in (West- und Mittel-) Europa. Zu vorherrschenden Bildern des Fliegers vor 1914 in Europa vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 279. Zur Repräsentation des Piloten in Anlehnung an Sportikonen und in Nachfolge des Abenteurers (etwa des Bergsteigers oder Forschungsreisenden) vgl. RIEGER: *Technology*, S. 125 f. Zum literarischen Archetypus des Fliegers als Übermensch, der in Verschmelzung mit der Technik den Menschheitstraum im Kampf gegen die Natur verwirklicht, vgl. Wolfgang BEHRINGER / Constance OTT-KOPTSCHALSKI: *Der Traum vom Fliegen. Zwischen Mythos und Technik*, Frankfurt am Main 1991, S. 413.

Bei Luftfahrtpionieren handelte es sich um lokale und nationale (und teilweise sogar nahezu auf dem gesamten Globus gefeierte⁷) Berühmtheiten. Von ihren Zeitgenossen als Übermenschen mit besonderen körperlichen und mentalen Eigenschaften verehrt, fanden sich ihre Namen und Leistungen in Liedern, Poesien, Denkmälern und anderen Hommagen verewigt, ihre Portraits zierten diverse Objekte und Abbildungen.⁸ Dabei standen die Pioniere der Luftfahrt für mehr als ‚nur‘ die Kunst des Fliegens. Sie verkörperten auf die Vergangenheit, Gegenwart und vor allem auch Zukunft ausgerichtete Ideen, um die es in dieser Arbeit gehen soll.

Schon lange vor seiner technischen Umsetzung war Fliegen eine Art ‚Sehnsuchtsort‘, der für vage und vieldeutig ausbuchstabierbare Vorstellungen wie ‚Übermenschlichkeit‘ und ‚Grenzüberschreitung‘, ‚Freiheit‘ und ‚(All)macht‘ stand. Diese Ideen materialisierten sich in den Pionierjahren der Luftfahrt im Artefakt des Fluggerätes und seinem damit nahezu verschmolzenen Piloten, die im Zusammenspiel das ermöglichten, was Luftfahrt für den Großteil der allgemeinen Bevölkerung ausmachte: Die Erfüllung des jahrhundertealten Menschheitstraumes vom Fliegen.⁹

Auch wenn die Faszination für die Eroberung der ‚dritten Dimension‘ als universale Konstante gedeutet werden kann, bildeten sich gleichzeitig lokale

⁷ So etwa Charles Lindbergh, vgl. dazu RIEGER: *Technology*, S. 119 und Jenifer VAN VLECK: *Empire of the air. Aviation and the American Ascendancy*, Cambridge, Mass. / London 2013, S. 49-52.

⁸ Für beispielhafte Artikulationen des Pilotenkultes in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts an unterschiedlichen Orten vgl. A. Bowdoin VAN RIPER: *Imagining Flight. Aviation and Popular Culture*, College Station, Tex. 2004, S. 3 f. Zur Sonderstellung der Piloten als eine Art ‚moderne Elite‘ mit besonderen körperlichen und mentalen Qualitäten vgl. RIEGER: *Technology*, S. 119-126, 137 und 155. Zum Bild des Übermenschen vgl. BEHRINGER / OTT-KOPTSCHALIJSKI: *Traum vom Fliegen*, S. 413.

⁹ Für einen Überblick über verschiedene Ausformungen des Flugtraumes über Kulturen und Epochen hinweg vgl. Dieter R. BAUER / Wolfgang BEHRINGER (Hg.): *Fliegen und Schweben. Annäherung an eine menschliche Sensation*, München 1997; Bayla SINGER: *Like Sex with Gods. An Unorthodox History of Flying*, College Station, Tex. 2003 und BEHRINGER / OTT-KOPTSCHALIJSKI: *Traum vom Fliegen*. Zu den mit Luftfahrt verbundenen Ideenkomplexen vgl. ebd., S. 413; VAN RIPER: *Imagining Flight*, S. 4 f. und 153 sowie ZEGENHAGEN: "Schneidige deutsche Mädel", S. 39. Zur zeitgenössischen Wahrnehmung von Fliegern als Verlängerung ihrer Maschinen vgl. Willie HIATT: *The Rarefied Air of the Modern: Aviation and Peruvian Participation in World History, 1910-1950*, Dissertation, Davis, Calif. 2009, S. 65. Exemplarisch zur Symbiose zwischen Charles Lindbergh und seinem Flugzeug, die sich in der Pluralform des Personalpronomens „We“ (dt. „wir“) als Titel seiner autobiografischen Schilderung spiegelt, vgl. VAN VLECK: *Empire of the air*, S. 43.

Konkretisierungen dieser kulturübergreifenden, mit dem Fliegen assoziierten Ideen heraus. Abhängig von diversen Faktoren wie etwa den vorherrschenden territorialen und topografischen Voraussetzungen, dem konkreten Bedarf und Interesse an Fluggeräten als Transportmittel von Post, Gütern und Passagieren, als militärisches Instrument zur Erkundung und Verteidigung oder auch als Hilfsmittel zu Forschungszwecken, dem Zugang zu technologischem Material und Wissen, der Beteiligung lokaler Akteure an der Luftfahrtentwicklung und -anwendung, aber auch der geografischen und historisch gewachsenen und sich stetig verändernden Position innerhalb der Welt, verband sich Luftfahrt an unterschiedlichen Orten (und zu unterschiedlichen Momenten) mit spezifischen Imaginationen, Träumen oder auch Ängsten. Diese kollektiv geteilten Bedeutungen konnten über die Figur des Fliegers als „öffentliche Ikone“¹⁰ vermittelt werden. Wie bereits einige kulturgeschichtlich ausgerichtete Studien herausgearbeitet haben, überlagerten sich diese nach Zeit und Ort differenzierbaren Varianten in der Wahrnehmung und Deutung von Luftfahrt mit Projekten der Nationsbildung. Entsprechend galten Luftfahrtpioniere in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts in vielen Teilen der Welt als „lebendige Symbole nationaler Größe“¹¹ und wurden als Helden der Nation gefeiert.¹²

Spätestens mit der Veröffentlichung von Benedict Andersons einflussreichem „Imagined Communities“ im Jahr 1983¹³, aber auch mit dem Sammelband von Eric Hobsbawm und Terence Ranger zur nationalistischen Vereinnahmung der

¹⁰ Im Original: „public icon“, vgl. RIEGER: *Technology*, S. 116 f. Alle Übersetzungen in dieser Arbeit gehen, wenn nicht anders angegeben, auf die Verfasserin zurück.

¹¹ Im Original: „living symbols of national greatness“, vgl. VAN RIPER: *Imagining Flight*, S. 155.

¹² Für eine der bahnbrechendsten Studien zur Verknüpfung von Luftfahrt und Nationalismus am Beispiel Deutschlands vgl. Peter FRITZSCHE: *A Nation of Fliers. German Aviation and the Popular Imagination*, Cambridge, Mass. / London 1992. Zur nationalen Vereinnahmung von Fliegern im nordatlantischen Raum vgl. das Kapitel „Pilots as National Heroes“ in VAN RIPER: *Imagining Flight*, S. 33-60. Zur Bedeutung von Luftfahrt innerhalb der Nationskonstruktion in Deutschland und Großbritannien vgl. die kontrastierende Betrachtung in RIEGER: *Technology*, insbesondere S. 278 f. Siehe zudem weiter unten in der Einleitung die Ausführungen zum Forschungsstand.

¹³ Benedict ANDERSON: *Imagined Communities. Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, revised edition, London / New York 2006 [1983]. Für die deutsche Ausgabe vgl. auch Benedict ANDERSON: *Die Erfindung der Nation. Zur Karriere eines folgenreichen Konzepts*, 2. Auflage, Frankfurt am Main / New York 1993.

Vergangenheit aus dem gleichen Jahr¹⁴, ist sich die historische Forschung – auch diejenige zu Lateinamerika¹⁵ – weitestgehend darin einig, dass Nationen (und in Verlängerung davon nationale Identitäten und das nationale Gedächtnis¹⁶) weder naturgegeben noch monolithisch sind. Vielmehr handelt es sich um „vorgestellte Gemeinschaften“¹⁷ und damit um ein kulturelles System oder auch Produkt. Nationen werden also verstanden als politische oder auch soziale Konstruktionen, die im Verlauf der Geschichte von unterschiedlichen Gruppierungen herausgebildet und immer wieder in Frage gestellt, modifiziert oder gar neu formuliert werden. Ein kleiner Ausschnitt innerhalb eines größeren und länger andauernden Prozesses der Nationsbildung in Brasilien steht im Fokus dieser Untersuchung. Es handelt sich um die in den ersten zwei ‚langen‘ Dekaden des 20. Jahrhunderts formulierten Vorstellungen von Nation, die sich anhand der narrativen Deutungsmuster und visuellen Repräsentationen von Luftfahrt und vor allem von Luftfahrtpionieren in der brasilianischen Presse ablesen lassen.

Diese Artikulationen des nationalen Selbstverständnisses sind innerhalb eines umfassenderen Kontextes der brasilianischen Nationskonstruktion zu verorten, die als kosmopolitisches Projekt innerhalb eines globalen Kontextes beschrieben werden kann. Zum einen basierte die Herausbildung nationaler Identitäten in Brasilien (wie in ganz Lateinamerika) auf der transatlantischen Zirkulation von Ideen und die neu entstandenen Nationalstaaten adaptierten Symbole und Institutionen moderner Staatlichkeit von ihren nordatlantischen Vorbildern.¹⁸ Zum

¹⁴ Eric HOBBSBAWM / Terence RANGER (Hg.): *The invention of tradition*, 19. Auflage, Cambridge 2010 [1983].

¹⁵ Zur historiografischen Nationsforschung in Lateinamerika vgl. den Forschungsbericht Nicola MILLER: *Historiografía sobre nacionalismo e identidad nacional en Latinoamérica*, in: *Historia Caribe* Bd. 5 / H. 14 (2009), S. 161-186, passim.

¹⁶ Als wegweisende Werke für ein konstruktivistisches Verständnis menschlicher Erinnerung seien angeführt: Maurice HALBWACHS: *Das Gedächtnis und seine sozialen Bedingungen*, 4. Auflage, Frankfurt am Main 2012 [1925]; Pierre NORA: *Les lieux de mémoire*, 7 Bände, Paris 1984; Aleida ASSMANN: *Der lange Schatten der Vergangenheit. Erinnerungskultur und Geschichtspolitik*, München 2006 und Jan ASSMANN: *Das kulturelle Gedächtnis. Schrift, Erinnerung und politische Identität in frühen Hochkulturen*, 6. Auflage, München 2007. Nähere Ausführungen dazu erfolgen in den Kapiteln 1.1 und 1.3.

¹⁷ ANDERSON: *Erfindung der Nation*, S. 16 und an vielen weiteren Stellen.

¹⁸ Zum Verhältnis zwischen Globalisierung und Nationalismus in Lateinamerika vgl. Michael GOEBEL: *Globalization and Nationalism in Latin America, c.1750-1950*, in: *New Global Studies* Bd. 3 / H. 3 (2009), S. 1-24.

anderen verband sich das Projekt der Nationsbildung insbesondere um die Jahrhundertwende und in den ersten Dekaden des 20. Jahrhundert, in der so genannten *Belle époque*, mit dem Streben der lokalen Eliten nach einem Eintritt Brasiliens in die kosmopolitische oder auch ‚zivilisierte‘ Welt.¹⁹

Die Pionierjahre der Luftfahrt fielen in eine für Brasilien von zahlreichen Umbrüchen geprägte Zeit. Mit der vollständigen Abschaffung der Sklaverei am 13. Mai 1888 und dem Sturz der (seit 1822 von Portugal unabhängig bestehenden) Monarchie am 15. November 1889 musste sich die *Primeira República* oder auch *República Velha* („Erste“ oder „Alte“ Republik) politisch und gesellschaftlich neu finden. Der zunehmend expandierende Kaffeehandel hatte zudem als „Motor der Veränderung“ besonders in den beiden größten Zentren Rio de Janeiro und São Paulo Prozesse der Modernisierung, Industrialisierung und Urbanisierung begünstigt.²⁰ In diesen Zeiten der Transformation hieß es nicht nur, die Nation nach innen zu stabilisieren und zu legitimieren, sondern zugleich, ein positives Bild von Brasilien nach außen zu präsentieren.²¹

Schon seit den ersten Dekaden des 19. Jahrhunderts und verstärkt ab den 1870er Jahren strebten brasilianische Zukunftsvisionäre danach, einen Weg einzuschlagen, dessen Zielrichtung unter dem Schlagwort ‚Fortschritt‘ zusammengefasst werden kann und der sich im Wesentlichen an den ‚Modellen‘ und ‚Vorbildern‘ Frankreich, Großbritannien und Deutschland orientierte. Gleichzeitig standen die zunehmend prosperierenden USA als verheißungsvolles Erfolgsversprechen der Adaption dieser europäischen Ideen in die ‚Neue Welt‘. Nicht zuletzt spiegelten sich die Fortschrittsambitionen der jungen Republik in der um den positivistischen Leitspruch „Ordem e Progresso“ (dt. „Ordnung und Fortschritt“) ergänzten Flagge.²²

¹⁹ Zur Nationskonstruktion in Brasilien vgl. Lúcia Lippi OLIVEIRA: *A questão nacional na Primeira República*, São Paulo / Brasília 1990, S. 111-126. Für ein Portrait der *Belle époque* in Rio de Janeiro vgl. zudem Jeffrey D. NEEDELL: *A Tropical Belle Epoque. Elite Culture and Society in Turn-of-the-Century Rio de Janeiro*, Cambridge / New York u. a. 1987.

²⁰ Im Original: „motor of change“, vgl. E. Bradford BURNS: *A History of Brazil*, 3. Auflage, New York 1993, S. 149 f.

²¹ Vgl. OLIVEIRA: *Questão nacional*, S. 111.

²² Vgl. E. Bradford BURNS: *Cultures in Conflict: The Implication of Modernization in Nineteenth-Century Latin America*, in: E. Bradford Burns / Thomas E. Skidmore / Virginia Bernhard et al. (Hg.): *Elites, Masses, and Modernization in Latin America, 1850–1930*, Austin, Tex. / London 1979, S. 11-77, hier S. 15-18; BURNS: *History of Brazil*, S. 103 und 165-171; Stefan RINKE / Frederik SCHULZE: *Kleine Geschichte Brasiliens*, München 2013, S. 108 und 115.

Auf unterschiedlichem Wege gedachte man, dem Fortschrittsparadigma, das auf Ideen der europäischen Aufklärung, der Evolutionstheorie nach Darwin und Spencer und des Positivismus beruhte, gerecht zu werden. Anknüpfend an das seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert an globaler Relevanz gewinnende ‚Rassedenken‘ verhiessen einerseits europäische Einwanderer, die Nation kulturell-, ‚rassisch‘ aufzuwerten.²³ Andererseits galten Wissenschaft, Technik und Industrialisierung als ‚Fortschrittsbringer‘, der entsprechend an technischen Artefakten wie den seit Mitte des 19. Jahrhunderts implementierten Eisenbahn- oder Telegrafennetzen und der zunehmenden Elektrifizierung der Städte ab Ende des 19. Jahrhunderts, aber auch an der zu Beginn des 20. Jahrhunderts verstärkt einsetzenden lokalen Wissensproduktion abgelesen wurde.²⁴ Nicht nur die in der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts nach europäischem, vor allem Pariser Modell sanierten und ‚modernisierten‘ Stadtbilder von Rio de Janeiro und São Paulo²⁵, sondern auch die Weltausstellungen, an denen Brasilien seit 1862 regelmäßig teilnahm, fungierten als wichtige Plattformen, um sich als ‚zivilisierte‘ – und das hieß vor allem ‚europäisierte‘ – Nation zu inszenieren.²⁶ Insbesondere das im Zuge des Kaffeehandels industriell aufstrebende und von vielen (vornehmlich ‚weißen‘)

²³ Einführend zur Geschichte des Rassismus vgl. Christian GEULEN: *Geschichte des Rassismus*, München 2007. Zur Herausbildung und Wirkmacht der Kategorie ‚Rasse‘ aus globalgeschichtlicher Perspektive vgl. zudem Christian GEULEN: *The Common Grounds of Conflict: Racial Visions of World Order 1880-1940*, in: Sebastian Conrad / Dominic Sachsenmaier (Hg.): *Competing Visions of World Order. Global Moments and Movements, 1880s–1930s*, Basingstoke 2007, S. 69-96.

²⁴ Allgemein vgl. BURNS: *History of Brazil*, S. 158 ff., 162 f., 165 f. und 168; Thomas E. SKIDMORE: *Brazil. Five Centuries of Change*, New York 1999, S. 71 ff. und 76-79; RINKE / SCHULZE: *Kleine Geschichte Brasiliens*, S. 104 und 127. Zur Verknüpfung zwischen biologischer Forschung und brasilianischer Nationskonstruktion vgl. Regina Horta DUARTE: *Activist Biology. The National Museum, Politics, and Nation Building in Brazil*, Tucson, Ariz. 2016, passim. Für einen Überblick zur brasilianischen Wissenschaftsgeschichte vgl. zudem Georg FISCHER / Christina PETERS / Frederik SCHULZE: *Brasilien in der Globalgeschichte*, in: Georg Fischer / Christina Peters / Stefan Rinke et al. (Hg.): *Brasilien in der Welt. Region, Nation und Globalisierung 1870-1945*, Frankfurt am Main / New York 2013, S. 9-50, hier S. 36.

²⁵ Zu Rio de Janeiro vgl. Jaime Larry BENCHIMOL: *Pereira Passos: Um Haussmann tropical. A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*, Rio de Janeiro 1992 und NEEDELL: *Tropical Belle Epoque*, S. 33-45. Zu São Paulo vgl. Thaís Chang WALDMAN: *A São Paulo dos Prados*, in: *Ponto Urbe* H. 13 (2013), S. [1-20], hier S. 3 f. Vgl. ferner OLIVEIRA: *Questão nacional*, S. 111 f.

²⁶ Vgl. dazu Sven SCHUSTER: *Die Inszenierung der Nation. Das Kaiserreich Brasilien im Zeitalter der Weltausstellungen*, Frankfurt am Main 2015. Zur Weltausstellung von 1922 vgl.

Immigranten bevölkerte São Paulo betrachtete sich selbst als ‚Fortschrittsmotor‘ der Nation und bildete basierend auf diesem Überlegenheitsgefühl eine wirkmächtige regionale Identität heraus, die nicht zuletzt auch auf die Nationskonstruktion rückwirken sollte.²⁷

Es ist nicht schwer zu erraten, dass sich die vorwiegend am europäischen Schauplatz entwickelte, in Brasilien größtenteils von ‚weißen‘, europahanen Akteuren ausgeübte Luftfahrt, die wie auch andere innovative Technologien und weitere Arten des Motor-, Technik- und Rennsports in weiten Teilen Europas für ‚Fortschritt‘ und ‚Moderne‘ stand, ideal in diesen Deutungskontext eingliedern lassen sollte.²⁸ Wie genau sich die diskursive Verknüpfung zwischen ‚Luftfahrt‘, ‚Fortschritt‘ und ‚Nation‘ (oder auch ‚Region‘) gestaltete und welche neuen Dimensionen und Aspekte Luftfahrt in den vorherrschenden Fortschrittsdiskurs einbrachte, bleibt im Verlauf der Arbeit zu klären.

Die politischen und intellektuellen Eliten der jungen Republik strebten also danach, an die als ‚modern‘ geltenden nordatlantischen Modelle anzuschließen und als Bestandteil und Akteur der ‚zivilisierten Welt‘ anerkannt zu werden. Luftfahrt – und das will die folgende Studie aufzeigen – stellte nicht nur ein Mittel, sondern vor allem auch eine geeignete Projektionsfläche dar, um diesem Ansinnen zu entsprechen. Dies gilt insbesondere für die (brasilianischen wie auch nicht-brasilianischen) Luftfahrtpioniere, anhand derer national und teilweise auch global anerkannter Flugerfolge und Errungenschaften sich verheißungsvolle Botschaften über den von Brasilien eingeschlagenen Weg in Richtung ‚Moderne‘ und den Brasilien zustehenden Platz in der Welt der ‚zivilisierten‘ Nationen wirkmächtig untermauern ließen. Dabei kamen unterschiedliche diskursive Strategien

Sven SCHUSTER: *História, nação e raça no contexto da Exposição do Centenário em 1922*, in: *História, Ciências, Saúde - Manguinhos* Bd. 21 / H. 1 (2014), S. 121-134 [1-13], passim.

²⁷ Vgl. dazu Barbara WEINSTEIN: *Racializando as diferenças regionais: São Paulo x Brasil, 1932*, in: *esboços* Bd. 13 / H. 16 (2006), S. 281-303.

²⁸ Zur Luftfahrt als Symbol der Moderne vgl. RIEGER: *Technology*, S. 47 und 276 und viele weitere; VAN RIPER: *Imaging Flight*, S. 6, 12 f. und viele weitere. Vgl. ferner WOHL: *Passion for Wings* und WOHL: *Spectacle of Flight*, diverse Seiten. Zum Beschleunigungsprinzip als zentrale Fortschrittskomponente im abendländischen Kulturkreis seit der Wende zum 20. Jahrhundert vgl. Peter BORSCHIED: *Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung*, Frankfurt am Main / New York 2004, S. 10. Zum Motorrennsport vgl. ebd., S. 202. Zur Verknüpfung von Sport und der Idee des technischen Fortschritts im Techniksport (dazu zählen unter anderem der Radrennsport, der Automobilismus und die Luftfahrt) vgl. HAUDE: *Grenzflüge*, S. 288 und 343.

zum Einsatz, die im Verlauf dieser Arbeit aufgeschlüsselt werden. So unterschiedlich diese Narrative und Repräsentationen ausgestaltet waren, so zielten sie allesamt darauf ab, vor einem brasilianischen Publikum glaubhaft nationale Relevanz zu produzieren und Vorstellungen und Visionen vom eigenen Standort auf dem Kontinent, im atlantischen Raum oder gar in der Welt symbolisch zu repräsentieren.

Das Zusammenspiel zwischen Nationalem und Transnationalem, zwischen Lokalem und Globalem, zwischen Grenzziehung und Grenzüberschreitung, das sich als ein großes Topos in der frühen Luftfahrtgeschichte herauskristallisiert, bildet die zentrale Deutungsachse dieser Arbeit. Luftfahrt war und ist ohne Zweifel ein globales Phänomen. Wie bisher kein anderes Transportmittel prägte sie die Vernetzung auf globaler Ebene. Während Eisenbahnen (und später Automobile) nur das Festland, Segel- und Dampfschiffe nur Gewässer erschließen konnten, versprachen Flugzeuge und Luftschiffe grenzüberschreitende und schließlich weltumfassende Verbindungswege über unterschiedliche Naturräume hinweg.²⁹ Zugleich fußte die Entwicklung der Luftfahrttechnologie auf globalen Austauschprozessen wie Wissens- und Technologietransfer. So beflügelte die konstante Zirkulation von Piloten und Konstrukteuren, von Schriften und Bildern, von Fluggeräten und ihrem Zubehör über die bestehenden transnationalen und vor allem transatlantischen Transport- und Kommunikationsnetzwerke der Dampfschiffahrt, Post und Telegrafie die Perfektionierung und weltweite Ausbreitung dieser Technologie.³⁰ Auch die vielerorts ausgelöste Faszination für Luftfahrt beruhte auf den Meldungen global agierender Presseagenturen, auf weltweit zirkulierenden Fotografien, Illustrationen und später auch Filmen.

Die Globalität von Luftfahrt manifestiert sich also erstens auf der Ebene ihrer Wirkungen als ein globale Verbindungen schaffendes Medium, zweitens im Bereich der Technologieentwicklung, drittens im Kontext der Vermittlung, um die für diese Arbeit zentralen Aspekte zu nennen. Gleichzeitig verband sich Luftfahrt mit spezifischen nationalen Strukturen, Anwendungskontexten, Wahrnehmungen und Visionen. Auch die hier im Fokus stehenden Luftfahrtpioniere bewegten sich im Spannungsfeld zwischen transnationaler Aktivität und weltweiter Resonanz

²⁹ Vgl. dazu Jürgen OSTERHAMMEL: *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*, München 2009, S. 1017 und 1022.

³⁰ Zur Dampfschiffahrt vgl. ebd., S. 1012-1017. Zum Briefverkehr vgl. ebd., S. 1028. Zur Telegrafie vgl. ebd., S. 1023-1027.

einerseits und nationalen Deutungshorizonten und nationalistischer Vereinnahmung anderseits. Es handelt sich – allgemein formuliert – um transnationale Akteure und nationale Heldenfiguren zugleich. Dabei sind diese beiden Ebenen keineswegs als getrennt und unabhängig voneinander zu betrachten. Vielmehr argumentiere ich in dieser Arbeit, dass in Brasilien gerade die Einbettung von Luftfahrt in einen über die Nation hinausweisenden Deutungsrahmen eine geeignete (wenngleich nicht die einzige) diskursive Grundlage bildete, um nationale Relevanz herzustellen.

Die vorliegende Studie möchte mithin den Zusammenhang zwischen Luftfahrt als einem globalen Phänomen und brasilianischen Nationsimaginationen genauer beleuchten. Inwiefern trugen brasilianische Narrative über (in unterschiedlichem Maße und auf verschiedene Weise) global eingebundene Luftfahrtpioniere und deren fliegerische Errungenschaften zur Herausbildung nationaler Vorstellungswelten und damit zum Projekt der Nationskonstruktion bei? Warum eignete sich Luftfahrt als Projektionsfläche für die nationale Selbstvergewisserung, was machte Luftfahrtpioniere zu wirkmächtigen Repräsentationsfiguren der brasilianischen Nation? Welche Rolle spielten Kategorien wie Geschlecht und ‚Rasse‘ oder die nationale Herkunft der Flieger für deren Heroisierung? Wie verbanden sich unterschiedliche Anwendungs- und Deutungshorizonte von Luftfahrt – etwa als (Publikums-) Sport, als kriegerisches Instrument oder als Transportmedium – mit nationalen Visionen? Welche Rolle spielten Schauplätze und räumliche Dimensionen von Luftfahrtereignissen? Auf welche Weise und mit welcher Wirkung konnten transnationale Dimensionen von Luftfahrt in nationale Erzählungen eingebunden werden, in welchen Momenten traten sie in den Hintergrund? Welche Vorstellungen und Visionen vom eigenen Platz in einem über die Nation hinausweisenden Gefüge – etwa auf dem (Sub-) Kontinent, im atlantischen Raum oder in der Welt – lassen sich an den brasilianischen Antworten auf Luftfahrtereignisse und ihre Akteure ablesen? Welche Rolle spielten unterhalb der Nation angesiedelte Skalen der Bezugnahme, etwa regionale Identitäten? Inwiefern und zu welchen Zeitpunkten wandelten sich die Muster der nationalen Vereinnahmung von Luftfahrtpionieren und worauf ist das zurückzuführen?

Um diesen Fragen nachzugehen, nimmt diese Arbeit in Brasilien geschaffene und zirkulierende Repräsentationen von Luftfahrtereignissen und -pionieren zwischen 1900 und 1922/23 in den Blick. Der Beginn des Untersuchungszeitraumes orientiert sich zuvorderst am endgültigen, nicht zuletzt von brasilianischen Akteuren mit herbeigeführten Durchbruch der lenkbaren Ballonfahrt und

des Fluges mit motorisierten ‚schwerer-als-Luft‘-Maschinen³¹ (genauer gesagt Flugzeugen) in der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts samt der gesellschaftlichen Reaktionen, die dieser technologische Meilenstein auslöste. Die im Verlauf des 19. Jahrhunderts entwickelten, rund um die Jahrhundertwende perfektionierten und erfolgreich unter Beweis gestellten, nun mit Verbrennungsmotoren ausgerüsteten und insofern in alle Richtungen – auch gegen den Wind – steuerbaren Luftschiffe und später dann Flugzeuge galten wegen ihrer neuen Einsatzmöglichkeiten als Vorboten eines ‚neuen Zeitalters‘, des ‚Zeitalters der Luftfahrt‘³², das symbolträchtig mit der Eröffnung eines neuen Jahrhunderts zusammenfiel.³³

Auch die Herausbildung einer (oder vielmehr: diverser) ‚Luftfahrtkultur(en)‘, also die kulturelle Verarbeitung und Vermittlung dieses Phänomens, vollzog sich – den bisherigen Forschungen nach zu urteilen – parallel zur erfolgreichen Anwendung dieser motorisierten Fluggeräte und damit ebenso in der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts.³⁴ Während Robert Wohl 1908 als Schlüsseljahr der (in Europa) entstehenden Luftfahrtkultur betrachtet³⁵, setzte meines Erachtens in

³¹ Anders als Ballone, Luftschiffe und andere ‚leichter-als-Luft‘-Fluggeräte, die sich durch aerostatischen Auftrieb, also mittels aufsteigender Gase wie heißer Luft, Wasserstoff oder später auch Helium, in die Luft erheben, fliegen ‚schwerer-als-Luft‘-Apparate, etwa Flugzeuge, Helikopter oder Gleitflugzeuge, basierend auf dem aerodynamischen Auftrieb, der durch geeignete Tragflügel und schnelle Bewegung durch die Luft entsteht, vgl. „Glossar“, in: Nancy WINTERS / Leo STROHM: *Die Eroberung des Himmels. Das Leben des Flugpioniers Alberto Santos-Dumont*, München / Zürich 1999, S. 177 sowie Eintrag "Auftrieb", in: Niels Klußmann / Armin Malik (Hg.): *Lexikon der Luftfahrt*, 2., aktualisierte und erw. Auflage, Berlin / Heidelberg 2007, S. 25-27; Eintrag "Leichter als Luft (-Flugzeug)", in: ebd., S. 169-170; Eintrag "Schwerer-als-Luft", in: ebd., S. 259.

³² Auf Englisch entsprechend „new age“ und „air age“. Vgl. FRITZSCHE: Nation of Fliers, S. 1 und 4 f.; Richard OVERY: Heralds of modernity: cars and planes from invention to necessity, in: Mikuláš Teich / Roy Porter (Hg.): *Fin de Siècle and its Legacy*, Cambridge / New York / Melbourne 1990, S. 54-79, hier S. 54; VAN RIPER: Imagining Flight, S. 12; WOHL: Passion for Wings, S. 1. Zum Flugzeug als Inbegriff des ‚neuen Zeitalters‘ vgl. zudem BEHRINGER / OTT-KOPTSCHALJSKI: Traum vom Fliegen, S. 412-415.

³³ Vgl. dazu Helmuth TRISCHLER: *Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland, 1900-1970. Politische Geschichte einer Wissenschaft*, Frankfurt am Main / New York 1992, S. 40.

³⁴ Vgl. WOHL: Passion for Wings, S. 3; Robert WOHL: Republic of the Air, in: *The Wilson Quarterly* Bd. 17 / H. 2 (1993), S. 106-117, hier S. 108; PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 17; VAN RIPER: Imagining Flight, S. 34.

³⁵ Vgl. WOHL: Passion for Wings, S. 3 und 5-30 sowie WOHL: Republic of the Air, S. 108. Seine Zäsurensetzung basiert auf den spektakulären Flugvorführungen der Gebrüder Wright in Frankreich im Jahr 1908 und der 1909 erstmalig vollbrachten Überquerung des Ärmelkanals. Einen entsprechenden Einschnitt sieht Fritzsche in dem erfolgreichen 24-Stunden-Rundflug des Zeppelins LZ 4 im August 1908, mit dem ein gesteigertes nationales Interesse für Luftfahrt in

Brasilien eine umfassende Faszination für und kulturelle Aufarbeitung von Luftfahrt früher ein, nämlich zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Ebenso weiche ich von Van Ripers Einschätzung ab, der die kollektive Identifizierung von Piloten als nationale Heroen mit den ‚Fliegerassen‘ des Ersten Weltkrieges beginnen lässt.³⁶ Brasilien dagegen – und das zeigt das erste Kapitel dieser Arbeit deutlich auf – brachte schon zu Beginn der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts Luftfahrthelden hervor, die für nationale Höhenflüge sorgten.

Dies hat nicht zuletzt zu tun mit der Wirkungsgeschichte eines innerhalb der damaligen wie der heutigen brasilianischen Rezeption bedeutsamen Erfinderpionieres, die den vergleichsweise früh gesetzten Beginn des Untersuchungszeitraumes mitbestimmt. Ab 1898 führte der in Brasilien geborene Alberto Santos-Dumont (1873-1932) in Paris Flugversuche mit insgesamt rund 20 eigens konstruierten Ballonen, Luftschiffen und später auch Flugzeugen durch und machte vor allem mit zwei Errungenschaften von sich reden. Am 19. Oktober 1901 demonstrierte er unter Wettbewerbsbedingungen bei einer 30-minütigen Umrundung des Pariser Eiffelturms erfolgreich die Lenkbarkeit von Ballonen. Am 23. Oktober 1906 gelang ihm mit seinem Flugzeug *14-bis* der erste umfassend geglückte, bis dato in Europa verzeichnete Motorflug. Ein weiterer brasilianischer Pionier, Augusto Severo (1864-1902), schrieb ebenfalls zu Beginn des Jahrhunderts, genauer im Mai 1902, in Paris Geschichte, als er bei einem Flugversuch mit einem von ihm entworfenen Luftschiff tragisch ums Leben kam. Im Zuge dieser Erfolge – und erster Rückschläge – in der Luftfahrtentwicklung setzte in Brasilien eine zunehmende Rezeption von Luftfahrtereignissen, aber auch die Verknüpfung von Luftfahrt und nationaler Selbstvergewisserung ein, um die es in dieser Arbeit gehen soll. Als nationale Helden und Opfer der Luftfahrt inszenierte Luftfahrtpioniere gewannen in Brasilien zu Beginn des 20. Jahrhunderts an symbolischer Relevanz.

Der auf 1900 festgelegte Beginn des Untersuchungszeitraums bedeutet jedoch nicht, dass ausschließlich im 20. Jahrhundert tätige Akteure in den Blick genommen werden. Den Auftakt der Studie bildet beispielsweise Bartolomeu de Gusmão (1685-1724), der als ‚Erfinder des Ballons‘ in die brasilianische

Deutschland eingesetzt habe, vgl. FRITZSCHE: *Nation of Fliers*, S. 7 f. Zur Verquickung des „fliegerische[n] Stichjahr[es] 1909“ mit dem Gründungsereignis der modernen Kunst in Europa vgl. ferner BEHRINGER / OTT-KOPTSCHALUSKI: *Traum vom Fliegen*, S. 413 f.

³⁶ Vgl. VAN RIPER: *Imagining Flight*, S. 34. Einer ähnlichen Periodisierung folgt RIEGER: *Technology*, S. 116 ff.

(Luftfahrt-) Geschichte einging. Zwar vollzogen sich seine aeronautischen Aktivitäten im 18. Jahrhundert in Portugal, doch erlebte die Rückbesinnung auf ihn um die Jahrhundertwende und in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts in Brasilien einen Höhepunkt und gewann an nationaler Bedeutung. Was die meisten der hier betrachteten Pioniere angeht, überschneiden sich allerdings luftfahrerische Aktivität und nationale Vereinnahmung. Der Beginn des Untersuchungszeitraumes um 1900 ist somit sowohl technikgeschichtlich als auch kulturgeschichtlich begründet, in ihm verbinden sich Schlüsselmomente der nationsübergreifenden wie auch der spezifisch brasilianischen Luftfahrtgeschichte.

Die Analyse schließt mit den ersten Transkontinental- und Transatlantikflügen nach Brasilien, die anlässlich des *Centenário*, also des 100-jährigen Jubiläums der Unabhängigkeit von Portugal im Jahr 1922, und damit zu einem besonders symbolträchtigen Zeitpunkt der nationalen Selbstvergewisserung stattfanden.³⁷ Mit diesen bis ins Jahr 1923 hinein durchgeführten fliegerischen Unternehmungen, die Brasilien sowohl mit den USA als auch mit Europa und damit mit den seinerzeit wichtigsten Bezugspunkten verbanden, hatte die Experimentier- und Pionierphase der brasilianischen Luftfahrt ihren Zenit erreicht. Ab Ende der 1920er richteten diverse europäische, aber auch US-amerikanische Luftfahrtgesellschaften regelmäßige transatlantische und transkontinentale Flugverbindungen zum Transport von Post, Gütern und Passagieren auf den einstmals von Pionieren erschlossenen Pfaden ein. Deren brasilianische Tochtergesellschaften, aber auch nationale Luftverkehrsunternehmen eröffneten parallel dazu ab 1927 Luftfahrtlinien entlang der brasilianischen Küste und im Bundesstaat Rio Grande do Sul, die ab den 1930ern schließlich auf das gesamte Binnenland ausgeweitet werden sollten.³⁸

³⁷ Das Kapitel zu Bartolomeu de Gusmão (1.1) berücksichtigt zudem Artikel aus späteren Jahren, vor allem von 1924, da die Rückbesinnung auf diesen Akteur zu diesem Zeitpunkt, seinem 200-jährigen Todestag, einen Höhepunkt erreichen sollte.

³⁸ Die umfassendste Darstellung zum Aufbau der Luftfahrtlinien in Brasilien findet sich in R. E. G. DAVIES: *Airlines of Latin America since 1919*, London 1997, S. 332-401 und 470. Zu den Interessen und Rivalitäten europäischer und US-amerikanischer Wettbewerber beim Aufbau von Luftfahrtlinien in und nach Lateinamerika vgl. Stefan H. RINKE: *Der letzte freie Kontinent. Deutsche Lateinamerikapolitik im Zeichen transnationaler Beziehungen, 1918-1933. Teilbd. 2*, 2 Bände, Stuttgart 1996, S. 657-742 und Wesley Phillips NEWTON: *The perilous sky: U.S. aviation diplomacy and Latin America 1919-1931*, Coral Gables, Fla. 1978. Zur Erschließung des Binnenlandes durch militärische Luftpostlinien vgl. zudem Newton

Mit der ab der zweiten Hälfte der 1920er Jahre einsetzenden oder zumindest sich deutlich verstärkenden Professionalisierung, Systematisierung, Kommerzialisierung und Ent-Individualisierung der Luftfahrt innerhalb Brasiliens, über den Atlantik und über den amerikanischen Kontinent hinweg stellte sich zunehmend Routine ein und konsolidierten sich bisherige Entwicklungen. Damit war nicht nur das Ende der Pionierphase, sondern auch der Höhepunkt in der kulturellen Verarbeitung und Vermittlung von Luftfahrt erreicht. Gleichzeitig sollte die hier im Fokus stehende Figur des Luftfahrtpioniers zunehmend an Relevanz und Wirkmacht verlieren.³⁹ Entsprechend waren die Fundamente der diskursiven Verknüpfung von Nation und Luftfahrt in den ersten zweieinhalb Dekaden des 20. Jahrhunderts gelegt. Ein Blick in die Quellen verdeutlicht, dass spätere symbolische Repräsentationen von Luftfahrt(pionieren) im Grunde genommen auf Abwandlungen und Erweiterungen vorheriger Topoi basierten.⁴⁰ 1922/23 als symbolträchtiger Zeitpunkt der nationalen Selbstvergewisserung, als Einleitung der letzten Phase der Pioniererkundungen im Bereich der transatlantischen und transkontinentalen Luftfahrt, aber auch als Höhepunkt der nationalen Luftfahrtskultur und Vereinnahmung von Luftfahrtpionieren stellt insofern einen sinnvollen Endpunkt dieser Untersuchung dar.

Die vorliegende Arbeit nimmt also brasilianische Antworten auf Luftfahrtereignisse in den Blick, die für die Nationskonstruktion in den ersten zwei ‚langen‘ Dekaden des 20. Jahrhunderts als relevant betrachtet werden können. Es handelt sich um ‚brasilianische‘ Antworten, nicht nur, weil sie von innerhalb eines

Marcos Leone PORTO: *História do transporte aéreo no Centro-Oeste brasileiro, 1930-1960*, Goiânia, GO 2005.

³⁹ Nach Rieger waren der technische Fortschritt der Luftfahrt bis in die Mitte der 1930er Jahre beschränkt genug und damit die Risiken bedeutsam genug, um Langstreckenflügen eine „Aura der Unvorhersehbarkeit und der Dramatik“ (im Original: „aura of unpredictability and drama“) zu verleihen, auf der schließlich auch die Heroisierung der Solopiloten basierte, vgl. RIEGER: *Technology*, S. 117. In der Zeit danach sollte die Idee der Luftfahrtsicherheit und entsprechend das Bild des verantwortlichen Fluglinienpiloten überwiegen. Vgl. ebd., S. 117 f., 153-156 und 280. Für eine ähnliche Zäsurensetzung vgl. auch WOHL: *Republic of the Air*, S. 108. Wohl diskutiert zudem mögliche Erklärungen für das finale Abklingen von Luftfahrtskultur und -enthusiasmus ab den 1950ern, vgl. ebd., S. 116 f. Zum Wandel innerhalb der nationalen Vereinnahmung von Fliegern weg vom Individuum und hin zur Gruppe vgl. ferner VAN RIPER: *Imagining Flight*, S. 50-56.

⁴⁰ Analog dazu betrachtet Wohl die Grundlagenarbeit der (‚westlichen‘) Luftfahrtskultur bis Ende der 1920er als abgeschlossen, vgl. WOHL: *Republic of the Air*, S. 112. Auch die nationalsozialistische Propaganda rekurrierte weitestgehend auf Ideen, die bereits vor 1933 die Debatte über Luftfahrt bestimmt hatten, vgl. RIEGER: *Technology*, S. 281.

brasilianischen Kontextes agierenden Akteuren – etwa Journalisten, Illustratoren und politische Autoritäten, um die für diese Arbeit wichtigsten zu nennen – geschaffen und mittels der in Brasilien kursierenden Medien wie Zeitungen, Zeitschriften, Luftfahrtmagazinen, aber auch in öffentlichen Reden und Hommagen am Schauplatz Brasilien verbreitet wurden und sich infolgedessen an ein vornehmlich brasilianisches Publikum richteten. Sie werden zudem vor allem insofern als ‚brasilianische‘ Antworten verstanden, als die Produzenten dieser Diskurse – so die Grundprämisse dieser Arbeit – Luftfahrt an nationale Fragen knüpften, mit anderen Worten, weil sie durch eine nationale Linse auf lokale und globale Luftfahrtereignisse und -figuren schauten und auf diese Weise Wissen über die Nation und ihren Platz in der Welt hervorbrachten.

Eine derartige Ausrichtung der Untersuchung hat zur Folge, dass nicht ausschließlich Luftfahrtpioniere brasilianischer Herkunft in den Blick genommen werden. So gehen die in Brasilien kursierenden Narrative zum Transatlantikflug der Portugiesen Sacadura Cabral (1881-1924) und Gago Coutinho (1869-1959) in die Analyse ein, wurde dieser von den brasilianischen Zeitgenossen doch als symbolträchtig für die Nation interpretiert und repräsentiert. Ebenso wenig beschränkt sich die Untersuchung auf Luftfahrtereignisse am Schauplatz Brasilien. Nicht nur führte Bartolomeu de Gusmão einst in Lissabon Ballonversuche durch, sondern auch Augusto Severo und Alberto Santos-Dumont wirkten vornehmlich außerhalb Brasiliens, nämlich in Paris, dem damaligen Zentrum der Luftfahrtentwicklung. Nichtsdestoweniger – oder vielmehr gerade deswegen, wie im Kapitel über diese frühen Flugprotagonisten (Kap. 1) argumentiert wird – gingen sie in Brasilien als nationale Heldenfiguren in die Geschichte ein.

Es handelt sich also um eine Studie über die Herausbildung der brasilianischen Nation am Beispiel von in Brasilien zirkulierenden Luftfahrtdiskursen und -repräsentationen, die aber zugleich Schauplätze außerhalb der nationalen Grenzen und globale Austauschprozesse im Bereich der Luftfahrtentwicklung und -vermittlung mit berücksichtigt. Damit steht die Arbeit in der Tradition der sich seit den 1990ern im Aufwind befindenden transnationalen oder auch globalen Geschichtsschreibung. Anders als die Bezeichnung ‚Globalgeschichte‘ auf den ersten Blick suggeriert, zielt dieser Ansatz nicht notwendigerweise darauf ab, die Welt als Ganzes in den Blick zu nehmen. Vielmehr – und dem wird der alternativ verwendete Begriff der ‚transnationalen Geschichte‘ eher gerecht – geht es darum, in Überwindung des nationalgeschichtlichen Paradigmas die

Geschichte begrenzter Räume mit einem Bewusstsein für darüber hinausweisende (etwa ‚trans-nationale‘) Zusammenhänge zu untersuchen.⁴¹

Auch wenn in der brasilianischen Historiografie eine lange Tradition des Denkens in globalen Zusammenhängen vorherrscht, wie Fischer, Peters und Schulze in ihrer Einleitung „Brasilien in der Globalgeschichte“ argumentieren, und der Blick über die nationalen Grenzen hinaus insofern innerhalb der brasilianischen Geschichtsschreibung weniger neu ist als in anderen Geschichtstraditionen, so haben dennoch die wenigsten Studien die Herausbildung der brasilianischen Nation systematisch als Ergebnis transnationaler Prozesse gedeutet.⁴² An einen derartigen, von Vertretern der Globalgeschichte vorgeschlagenen und in der brasilianischen Nationsforschung bisher wenig berücksichtigten Ansatz der konsequenten Rekonstruktion der globalen Horizonte nationaler Geschichten will die vorliegende Arbeit anknüpfen.⁴³

Korrespondierend zu Fischers, Peters’ und Schulzes Befund ist es auch innerhalb der brasilianischen Luftfahrtgeschichtsschreibung keineswegs neu, die außerhalb der nationalen Grenzen, etwa in Frankreich, vollbrachten Errungenschaften brasilianischer Akteure zu berücksichtigen. Dabei führt die Betrachtung dieser transnationalen Aktivitäten jedoch meist gerade nicht zur Überwindung des nationalstaatlichen Paradigmas – einem der Hauptziele der Globalgeschichtsschreibung. Vielmehr werden globales Handeln und Anerkennung als Beweis für die ‚universale Relevanz‘ brasilianischer Luftfahrer herangezogen und dienen somit als Grundlage einer nationalistischen Geschichtsschreibung.⁴⁴ Der systematische Zusammenhang zwischen globalen Aktivitäten und darauf

⁴¹ Vgl. Sebastian CONRAD: *Globalgeschichte. Eine Einführung*, München 2013, S. 9 f. Für eine Diskussion dieser und anderer Begriffsvarianten vgl. ebd., S. 17 f. und Christopher A. BAYLY / Sven BECKERT / Matthew CONNELLY / Isabel HOFMEYER / Wendy KOZOL / Patricia SEED: AHR Conversation. On Transnational History, in: *The American Historical Review* Bd. 111 / H. 5 (2006), S. 1441-1464, hier S. 1442-1450. Einführend zum Ansatz der Globalgeschichte / Transnationalen Geschichte vgl. zudem Sebastian CONRAD / Andreas ECKERT: *Globalgeschichte, Globalisierung, multiple Modernen: Zur Geschichtsschreibung der modernen Welt*, in: Sebastian Conrad / Andreas Eckert / Ulrike Freitag (Hg.): *Globalgeschichte. Theorien, Ansätze, Themen*, Frankfurt am Main / New York 2007, S. 7-49.

⁴² Vgl. FISCHER / PETERS / SCHULZE: *Brasilien in der Globalgeschichte*, S. 12, 38 f. und passim.

⁴³ Vgl. CONRAD: *Globalgeschichte*, S. 24 f. und 225-231. Vgl. ferner CONRAD / ECKERT: *Globalgeschichte, Globalisierung, multiple Modernen*, S. 34 ff.

⁴⁴ Siehe dazu auch die Ausführungen weiter unten in der Einleitung zum Forschungsstand der Luftfahrtgeschichten zu Brasilien.

rekurrierenden Nationsdiskursen (an die dann schließlich auch nationalistisch gefärbte Luftfahrtgeschichten anschließen) bleibt dagegen weitestgehend im Dunkeln. Diese größtenteils ungesesehenen und damit unsichtbar bleibenden Relationen sollen mit der vorliegenden Arbeit nachvollzogen und folglich sichtbar gemacht werden.

Globale Vernetzungsprozesse, die gemeinhin unter dem theoretisch vagen Begriff der ‚Globalisierung‘ gefasst werden, und insbesondere auch lokale Perspektiven und Reaktionen auf diese, bilden also einen wichtigen Ausgangspunkt für die vorliegende Studie.⁴⁵ Wenngleich Periodisierungen der Globalisierungsgeschichte durchaus umstritten sind, betrachten viele Historiker die Zeit um 1900 – und damit den zeitlichen Ausgangspunkt der Untersuchung – als eine der Hochphasen der globalen Vernetzung.⁴⁶ Selbst wenn transatlantische und auch den Globus überspannende Austauschbeziehungen bereits seit dem 16. Jahrhundert in ihren Grundzügen existierten, sollten sich diese im Verlauf des 19. Jahrhunderts nicht zuletzt dank des Dampfschiffes und des Telegrafen verdichten, vervielfältigen, intensivieren und beschleunigen. Die damit angestoßene Integration der Welt ging nicht nur einher mit der Wahrnehmung einer Kompression von Zeit und Raum oder gar globaler Gleichzeitigkeit, sondern auch mit der Entstehung eines globalen Bewusstseins.⁴⁷

Globalhistoriker sind sich einig, dass diese Prozesse jedoch weder synchron und starr verliefen noch zu einer globalen Uniformität, sondern vielmehr zur Ausbildung unterschiedlich gefasster Fragmentierungen und zu neuen Differenzen

⁴⁵ Zum Konzept ‚Globalisierung‘ vgl. Michael LANG: Globalization and Its History, in: *The Journal of Modern History* Bd. 78 / H. 4 (2006), S. 899-931, hier S. 899 ff. und Jürgen OSTERHAMMEL: Globalizations, in: Jerry H. Bentley (Hg.): *The Oxford Handbook of World History*, Oxford / New York 2011, S. 89-104, hier S. 90-93. Zum Verhältnis zwischen Globalgeschichte und der Geschichte der Globalisierung vgl. ebd., S. 93 ff. und CONRAD / ECKERT: Globalgeschichte, Globalisierung, multiple Modernen, S. 19-23.

⁴⁶ Für eine Zusammenfassung unterschiedlicher Periodisierungsvorschläge vgl. den Literaturbericht LANG: Globalization; CONRAD / ECKERT: Globalgeschichte, Globalisierung, multiple Modernen, S. 20 f. und CONRAD: Globalgeschichte, S. 146-163. Vgl. zudem OSTERHAMMEL: Globalizations, S. 95-101.

⁴⁷ Vgl. CONRAD: Globalgeschichte, S. 161. Zum Konzept der ‚time-space compression‘ vgl. David HARVEY: *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Oxford / Cambridge, Mass. 1990 und Stephen KERN: *The Culture of Time and Space, 1880-1918. With a new preface*, Cambridge, Mass. 2003.

fürten.⁴⁸ Die vorliegende Untersuchung verdeutlicht am Beispiel der Luftfahrtvermittlung brasilianische Perspektiven auf eine zunehmend zusammenwachsende Welt sowie Prozesse der Aushandlung des eigenen Standorts in dieser und beleuchtet damit eine innerhalb der Globalgeschichte wie auch der Geschichte der kulturellen Globalisierung allgemein vernachlässigte Region.⁴⁹

Dies ist nicht nur eine Studie über eine Nation auf der Suche nach ihrem Platz in der Welt, sondern auch über die Pioniere einer Technologie und die Bilder und Ideen, die sie hervorgerufen haben und die in sie hineinprojiziert wurden. Auch wenn in dieser Arbeit weder die Luftfahrttechnologie als solche noch gegenwärtige wissenschaftliche Debatten aus dem Bereich der technikgeschichtlichen Forschung im Vordergrund stehen, ist der Rückgriff auf Erkenntnisse der Technikgeschichte an mancher Stelle unabdingbar, um die Narrative zu den Luftfahrtpionieren und ihren Leistungen in ihrer gesamten Bedeutung zu erfassen.

Wer über Brasiliens frühe Luftfahrtgeschichte forscht, kommt am *Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER)* nicht vorbei. Diese 1986 in Rio de Janeiro per Regierungsdekret ins Leben gerufene Institution widmet sich der

⁴⁸ Vgl. CONRAD / ECKERT: Globalgeschichte, Globalisierung, multiple Modernen, S. 21 und CONRAD: Globalgeschichte, S. 159 f. Osterhammel schlägt angesichts dieser Pluralität die Mehrzahl „globalizations“ (dt. ‚Globalisierungen‘) vor, vgl. OSTERHAMMEL: Globalizations, S. 95.

⁴⁹ Für Bestandsaufnahmen zur bisherigen Marginalisierung und Plädoyers zur verstärkten Einbeziehung Lateinamerikas innerhalb der Globalgeschichte vgl. Lauren A. BENTON: No Longer Odd Region Out. Repositioning Latin America in World History, in: *Hispanic American Historical Review* Bd. 84 / H. 3 (2004), S. 423-430 und Jeremy ADELMAN: Latin American and World Histories: Old and New Approaches to the Pluribus and the Unum, in: *Hispanic American Historical Review* Bd. 84 / H. 3 (2004), S. 399-409. Speziell zu Brasilien, den Ursachen der Ausklammerung und dem Potential globalgeschichtlicher Untersuchungen zu Lateinamerika für die Globalisierungsgeschichte vgl. FISCHER / PETERS / SCHULZE: Brasilien in der Globalgeschichte, S. 10 ff., 41 und passim. Vgl. zudem den Kommentar von Isabel Hofmeyr zum detailreichen und differenzierten Verständnis für die komplexen Prozesse des ‚globalen Nordens‘ gegenüber eindimensionalen Erzählungen über die (an sich ebenso vielschichtigen) Zusammenhänge des ‚globalen Südens‘ in BAYLY / BECKERT / CONNELLY et al.: AHR Conversation, S. 1450 ff. Für eine generelle postkoloniale Kritik an einer „asymmetrischen Unkenntnis“ (im Original: „asymmetric ignorance“) europäischer Historiker über ‚nicht-westliche‘ Geschichten vgl. Dipesh CHAKRABARTY: *Provincializing Europe. Postcolonial Thought and Historical Difference*, Princeton, N.J. / Oxford 2000, S. 28 f.; für die deutsche Übersetzung des Begriffs vgl. Dipesh CHAKRABARTY: Europa provinzialisieren. Postkolonialität und die Kritik der Geschichte, in: Sebastian Conrad / Shalini Randeira (Hg.): *Jenseits des Eurozentrismus. Postkoloniale Perspektiven in den Geschichts- und Kulturwissenschaften*, Frankfurt am Main / New York 2002, S. 283-312, hier S. 284.

historischen Aufarbeitung, Erinnerung und Vermittlung der brasilianischen Luftfahrt.⁵⁰ Sie ist nicht nur Herausgeber der bisher einzigen, vierbändigen Überblicksdarstellung zur brasilianischen Luftfahrtgeschichte („História Geral da Aeronáutica Brasileira“), sondern auch zahlreicher Publikationen zu einzelnen Akteuren.⁵¹ Die Veröffentlichungen des *INCAER* bieten einen ersten (und oftmals den einzigen) Zugang zur fliegerischen Ereignisgeschichte in Brasilien und zur Biografie und Wirkungsgeschichte brasilianischer Luftfahrtpioniere. Gleichzeitig krankten sie (wie allgemein der Großteil der brasilianischen Luftfahrtliteratur) an diversen Mängeln, die deren wissenschaftliche Verwendbarkeit stark einschränken.

So entbehren die meisten Werke einer konkreten Fragestellung oder These und stellen daher kaum mehr als eine Aneinanderreihung von Namen, Zahlen und Daten dar. Damit nicht genug, sind diese Faktendarstellungen oftmals ungenau recherchiert, unzureichend belegt und voller (Flüchtigkeits-) Fehler. Weiterhin fehlt den Autoren, die im Falle des *INCAER* größtenteils der brasilianischen Militärluftfahrt und damit der eigenen ‚Zunft‘ entstammen, an vielen Stellen die kritische Distanz zum Untersuchungsgegenstand. Entgegen der für ihre Publikationen aufgestellten (doch freilich kaum vollständig erfüllbaren) Prinzipien der „Wahrhaftigkeit“, „Unparteilichkeit“ und „Objektivität“⁵² strotzen die Schriften vor Pathos und Patriotismus, sind teilweise von halbfiktionalen Elementen und Anekdoten durchdrungen und lesen sich oftmals als unreflektierte Fortschreibungen der Kernaussagen aus den hier analysierten Quellen.

⁵⁰ Zur Geschichte der Institution vgl. *INCAER: História Geral da Aeronáutica Brasileira. Vol. 1: Dos Primórdios até 1920*, 4 Bände, Belo Horizonte / Rio de Janeiro 1988, S. 17-26.

⁵¹ Für diese Arbeit sind die ersten beiden Bände zentral: *INCAER: História Geral, Vol. 1* und *INCAER: História Geral da Aeronáutica Brasileira. Vol. 2: De 1921 às vésperas da Criação do Ministério da Aeronáutica*, 4 Bände, Rio de Janeiro 1990. Zu einer Vorstellung des gesamten Buchprojektes vgl. im ersten Band S. 27-31.

⁵² Im Original: „Verdade“, „posicionamento imparcial, isento de paixões“ und „fidelidade aos fatos históricos“, vgl. *INCAER: História Geral, Vol. 1*, S. 24.

Der beschränkten Auswahl an historisch ausgerichteten Gesamtdarstellungen zur brasilianischen⁵³ – oder auch zur lateinamerikanischen⁵⁴ – Luftfahrt steht eine Fülle an Überblickswerken zur europäischen und amerikanischen Luftfahrtsgeschichte⁵⁵ gegenüber. Stellenweise fließen diese in die Analyse ein, um Unterschiede und Parallelen aufzuzeigen, Verbindungen und spezifische Aneignungen nachzuzeichnen.

Die Erforschung der brasilianischen Luftfahrt erfordert die Einbettung in einen nicht nur über die *Nation* und den *Kontinent*, sondern auch über diese spezifische *Technologie* hinausweisenden Kontext. Wie Haude mit vielen Beispielen aus der bisherigen Forschung belegt, knüpften Luftschiffe und Flugzeuge als „Vehikel-Symbole“ an den allgemeinen, vor allem aber auch kulturspezifischen „Symbolballast“ des Ballons, des Schiffs und der erdgebundenen

⁵³ Am brauchbarsten ist Henrique Lins de BARROS: *Desafio de voar. Brasileiros e a conquista do ar, 1709-1914*, São Paulo 2006. Das populärwissenschaftliche Überblickswerk aus der Feder des Physikers und Santos-Dumont-Experten ordnet die Errungenschaften brasilianischer Luftfahrtpioniere bis zum Ersten Weltkrieg in einen größeren politischen, technik- und wissenschaftsgeschichtlichen Kontext ein. Neben den Veröffentlichungen des *INCAER* und Lins de Barros' Synthese liegt nur eine weitere, jedoch stellenweise pathetische, ungenaue und unzureichend belegte Chronik der brasilianischen (und weltweiten) Luftfahrtentwicklung von ihren Ursprüngen bis in die Gegenwart vor: Raul Francé MONTEIRO: *Aviação. Construindo sua história*, Goiânia, GO 2002. Weitere spezifische Veröffentlichung zu einzelnen Flugpionieren oder -ereignissen werden in den jeweiligen Unterkapiteln vorgestellt.

⁵⁴ Etwa Dan HAGEDORN: *Conquistadors of the Sky. A History of Aviation in Latin America*, Washington D.C. / Gainesville, Fla. 2008. Wenngleich ohne weiterführende Fragen zu stellen – geschweige denn zu beantworten –, präsentiert der Luftfahrthistoriker und -kurator in den ersten Kapiteln dieses Referenzwerkes zahlreiche lateinamerikanische Luftfahrtpioniere und ihre Errungenschaften und bietet damit den einzigen umfassenden und detaillierten Überblick neueren Datums. Gary Glen Kuhns 1965 eingereichte Dissertationsschrift „The History of Aeronautics in Latin America“ ist zwar ebenso deskriptiv und spiegelt den Stand der frühen 1960er Jahre wider, konnte aber dennoch an manchen Stellen bei der Verortung innerhalb lateinamerikanischer Entwicklungslinien weiterhelfen: Gary Glen KUHN: *The History of Aeronautics in Latin America*, Dissertation, Ann Arbor, Mich. 1965.

⁵⁵ Einen großartigen, reich illustrierten kulturgeschichtlichen Abriss des ‚Zeitalters der Luftfahrt‘ bis zum Ersten Weltkrieg bietet PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt. Für eine stellenweise provokant anmutende Synthese der vorwiegend nordatlantischen Luftfahrtgeschichte von der Antike bis zum Ersten Weltkrieg vgl. Richard P. HALLION: *Taking Flight: Inventing the Aerial Age from Antiquity through the First World War*, Oxford 2003. Weniger streitbar, aber auch populärwissenschaftlicher ausgerichtet ist David SIMONS / Thomas WITHINGTON: *Die Geschichte der Fliegerei. Vom ersten Doppeldecker bis zum modernen Airbus*, Bath [2007]. Für ein Referenzwerk zu den ersten Luftfahrtpionieren zahlreicher Länder der Welt vgl. Hart MATTHEWS: *Pioneer Aviators of the World. A Biographical Dictionary of the First Pilots of 100 Countries*, Jefferson, N.C. 2003.

Fahrzeuge wie Eisenbahn und Automobil an.⁵⁶ Zu Brasilien liegen mehrere überzeugende kulturgeschichtliche Fallstudien neueren Datums zu den bedeutendsten Transport-, aber auch Kommunikationstechnologien vor, die der Luftfahrt vorausgingen oder sie begleiteten.⁵⁷ Anhand dieser lassen sich Kontinuitäten und Brüche im Zusammenspiel zwischen Technologiewahrnehmung und Nationskonstruktion aufzeigen.

Alles in allem handelt es sich bei den lateinamerikanischen und brasilianischen Luftfahrtgeschichten im Wesentlichen – ähnlich wie das vor Jahren für europäische und angloamerikanische Technikgeschichten der Luftfahrt konstatiert wurde – um „hagiografische Berichte“⁵⁸ über Erfindergenies und heldenhafte Piloten und die von ihnen aufgestellten Flugrekorde, an denen sich die bis heute anhaltende Technikfaszination ihrer Autoren (und auch des anvisierten Publikums) offenbart.⁵⁹ Analog zum Bereich der Eisenbahngeschichte sind auch

⁵⁶ HAUDE: Grenzüflüge, S. 31 f.

⁵⁷ Einzig zur Ballon- und zur Dampfschiffahrt fehlen umfassende kulturgeschichtliche Untersuchungen, die sich auf Brasilien oder Lateinamerika konzentrieren. Zur Kulturgeschichte des Automobilismus in Brasilien, der nicht nur als Technologie, sondern zugleich als Technik-, Motor- und Rennsport zahlreiche Überschneidungen mit der Luftfahrt aufweist, vgl. WOLFE: Autos and Progress und Victor Andrade de MELO: O Automóvel, o Automobilismo e a Modernidade no Brasil (1891-1908), in: *Revista Brasileira de Ciências do Esporte* Bd. 30 / H. 1 (2008), S. 187-203, passim. Zur Eisenbahnkultur vgl. Martin COOPER: *Brazilian Railway Culture*, Newcastle upon Tyne 2011. Zur kulturellen Geschichte des Telegrafen in Brasilien, der eine zur Luftfahrt parallele Bedeutung innerhalb der Erschließung und Eingliederung des nationalen Territoriums einnahm, vgl. Laura Antunes MACIEL: *A nação por um fio. Caminhos, práticas e imagens da "Comissão Rondon"*, São Paulo 1998 und Todd A. DIACON: *Stringing Together a Nation. Cândido Mariano da Silva Rondon and the Construction of a Modern Brazil, 1906-1930*, Durham, N.C. 2004. Als brasilianische Version dieser Studie vgl. zudem Todd A. DIACON: *Rondon: o marechal da floresta*, São Paulo 2006. Für einen Artikel zur selben Thematik vgl. zudem Laura Antunes MACIEL: Cultura e tecnologia: a constituição do serviço telegráfico no Brasil, in: *Revista Brasileira de História* Bd. 21 / H. 41 (2001), S. 127-144.

⁵⁸ Im Original: „hagiographic accounts“, vgl. HANSEN: Aviation History, S. 646.

⁵⁹ Allgemein zur Kritik an Technikgeschichten der Luftfahrt vgl. Sabine HÖHLER: *Luftfahrtforschung und Luftfahrtmythos. Wissenschaftliche Ballonfahrt in Deutschland, 1880-1910*, Frankfurt am Main / New York 2001, S. 19 f. Für größtenteils US-amerikanische Luftfahrtgeschichten vgl. zudem den Literaturbericht von James Hansen von 1989, der für eine „weitsichtigere Luftfahrtgeschichtsschreibung“ (im Original: „Aviation History in the Wider View“) eintritt und die Kritik einer Gruppe an US-Luftfahrthistorikern am (damaligen) Stand der Luftfahrtgeschichte zusammenführt: James R. HANSEN: Aviation History in the Wider View, in: *Technology and Culture* Bd. 30 / H. 3 (1989), S. 643-656. Für eine Antwort darauf, die die historiografischen Entwicklungen nahezu zwanzig Jahre später berücksichtigt, vgl. Jeremy R. KINNEY / Alan D. MEYER: *"Aviation History in the Wider View": An Update*, Washington D.C. 2007. Für einen aktuellen Literaturbericht zu englischsprachigen

zahlreiche Luftfahrtgeschichten dem Sektor der „Liebhaber-Literatur“⁶⁰ zuzuschreiben, die sich immer wieder auf dieselben Themen konzentriert, ohne jedoch den angehäuften „Sumpf an Details“⁶¹ gewinnbringend zu deuten. Es sind zudem „kontextarme Heroengeschichten“⁶², in denen das komplexe Zeitgeschehen den atmosphärischen Hintergrund bildet, nicht aber in unmittelbaren Zusammenhang mit der Herausbildung der Luftfahrt und ihrer Repräsentationen gestellt wird. Schon alleine vor diesem Hintergrund scheint eine weitere Studie zur frühen brasilianischen Luftfahrtgeschichte, die die angeführten Mängel überwindet und die Begrenztheit der vorliegenden Arbeiten aufbricht, nicht nur gerechtfertigt, sondern auch dringlich.

Innerhalb der insgesamt umfassenden wissenschaftlichen und populärwissenschaftlichen Literatur zur Geschichte der Luftfahrt überwiegt ein klarer Fokus auf technik-, militär-, wirtschafts-, politik- und biografiegeschichtliche Aspekte. Dennoch haben sich auch Kulturwissenschaftler und -historiker seit den letzten 30 und verstärkt in den vergangenen 20 Jahren mit diesem vielschichtigen Phänomen befasst, sodass nun bereits einige, vorwiegend englischsprachige Studien zur kulturellen Dimension der Luftfahrtgeschichte vorliegen.

Robert Wohl kompilierte in seinem wegweisenden Werk „A Passion for Wings. Aviation and the Western Imagination. 1908-1918“ von 1994 und dem Nachfolgeband „The Spectacle of Flight. Aviation and the Western Imagination, 1920-1950“ von 2005 erstmals umfassend künstlerische, literarische und anderweitige kulturelle Antworten, die seit 1908 vor allem in Frankreich, aber auch in anderen europäischen Ländern und den USA auf die neue Technologie gegeben wurden.⁶³ Mit den sich wandelnden kulturellen Bedeutungen, die Luftfahrt im vergangenen Jahrhundert in der Öffentlichkeit einnahm, beschäftigt sich

Luftfahrtgeschichten vgl. zudem Guillaume de SYON: *Understanding the Air Age: Extracting a Culture of Aviation. Bibliographic Essay*, in: *CHOICE: Current Reviews for Academic Libraries* Bd. 50 / H. 10 (2013), S. 1747-1756. Während sich die Situation in der angloamerikanischen Luftfahrtgeschichtsschreibung demnach inzwischen entscheidend gewandelt hat, treffen viele der hier angesprochenen Unzulänglichkeiten auf den brasilianischen Kontext immer noch zu.

⁶⁰ SYON: *Understanding the Air Age*, S. 1747 bezieht sich in seinem Literaturbericht auf die so genannte „buff literature“.

⁶¹ Im Original: „morass of minutiae“, vgl. HANSEN: *Aviation History*, S. 646 f.

⁶² Begriff nach HÖHLER: *Luftfahrtforschung und Luftfahrtmythos*, S. 20 f.

⁶³ WOHL: *Passion for Wings* und WOHL: *Spectacle of Flight*. Vgl. ferner den Artikel WOHL: *Republic of the Air*.

A. Bowdoin Van Rippers einführendes Überblickswerk „Imagining Flight. Aviation and Popular Culture“ von 2004. Die breit angelegte Studie untersucht populäre Wahrnehmungen vom Fliegen und von Piloten in den USA und in unterschiedlichen (west- und mittel-) europäischen Nationen.⁶⁴

Neben diesen beiden nationsübergreifenden und -vergleichenden Werken sind seit den 1980ern diverse Fallstudien erschienen, die nicht nur die enge Verknüpfung von Luftfahrt und Nationsbildung verdeutlichen, sondern zugleich lokale Variationen in der Herausbildung von Flugkulturen und -imaginationen aufzeigen – etwa in den USA⁶⁵, in Großbritannien⁶⁶, in Kanada⁶⁷ oder in Deutschland.⁶⁸ Einen besonderen Fokus auf das Zusammenspiel zwischen globalen und

⁶⁴ VAN RIPER: *Imagining Flight*.

⁶⁵ Den Auftakt – zumindest innerhalb der englischsprachigen Forschung – machte Joseph Corn mit einer Monografie über die nationale Spezifik der Luftfahrtbegeisterung in den USA, die eine Reihe weiterer Publikationen über die nationalen Aneignungen von Luftfahrt anregte: Joseph J. CORN: *The Winged Gospel. America's Romance with Aviation*, New York 1983. Für weitere Werke zur umfassend untersuchten amerikanischen Luftfahrtkultur vgl. die Literaturberichte Dominick A. PISANO: *Bibliographic Essay*, in: Dominick A. Pisano (Hg.): *The airplane in American culture*, Ann Arbor, Mich. 2003, S. 389-398, passim und SYON: *Understanding the Air Age*, S. 1748-1754.

⁶⁶ Zu den einflussreichsten Werken zählen Alfred M. GOLLIN: *No Longer an Island. Britain and the Wright Brothers. 1902-1909*, Stanford, Calif. 1984; Alfred GOLLIN: *The Impact of Air Power on the British People and their Government, 1909-1914*, Stanford, Calif. 1989 und David EDGERTON: *England and the Aeroplane. Militarism, Modernity and Machines*, [London?] 2013.

⁶⁷ Für eine – bisher nur in nordamerikanischen Bibliotheken vorliegende – Studie über kanadische Antworten auf lokale, aber auch globale Luftfahrtereignisse vgl. Jonathan Franklin William VANCE: *High flight. Aviation and the Canadian Imagination*, Toronto 2002 und Roger BILSTEIN: Rezension zu "High Flight Aviation and the Canadian Imagination. By Jonathan F. Vance (Toronto: Penguin, 2002)", in: *Scientia Canadensis: Canadian Journal of the History of Science, Technology and Medicine* Bd. 27 (2003), S. 123-126.

⁶⁸ Mit dem für Deutschland spezifischen Zusammenhang zwischen Luftfahrtentwicklung, -begeisterung und Nationalismus kurz vor und nach dem Ersten Weltkrieg beschäftigte sich FRITZSCHE: *Nation of Fliers*. Vgl. ebenso den deutschsprachigen Artikel Peter FRITZSCHE: "Air-mindedness" – der Luftfahrtkult der Deutschen zwischen der Weimarer Republik und dem Dritten Reich, in: Helmuth Trischler / Kai-Uwe Schrogl (Hg.): *Ein Jahrhundert im Flug. Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland 1907-2007*, Frankfurt am Main / New York 2007, S. 88-103. Speziell zum Zeppelinkult in Deutschland (auch im Kontrast zu Reaktionen auf den Zeppelin unter der deutschsprachigen Bevölkerung Österreichs (bzw. Österreich-Ungarns) und der Schweiz) vgl. zudem Guillaume de SYON: *Zeppelin! Germany and the airship, 1900-1939*, Baltimore, Md. 2007. Mit der Beziehung zwischen Luftfahrtforschung und -mythos anhand der wissenschaftlichen Ballonfahrt in Deutschland zwischen 1880 bis 1910 beschäftigt sich HÖHLER: *Luftfahrtforschung und Luftfahrtmythos*. Um die vielfältigen Verknüpfungen

nationalen Dimensionen legt Jenifer Van Vleck in ihrer 2013 erschienenen Arbeit „*Empire of the air*“.⁶⁹ So interpretiert sie die Luftfahrtvision und -wirklichkeit in den USA von 1900 bis 1970 zwischen internationalistischer Symbolik und nationalistisch motivierten Versuchen der Durchdringung der Welt. Anhand der 2005 erschienenen technologieübergreifenden und nationsvergleichenden Studie von Bernhard Rieger mit dem Titel „*Technology and the Culture of Modernity in Britain and Germany, 1890-1945*“⁷⁰ verdeutlichen sich nicht nur nationale Spezifika in der Technologieaneignung, sondern auch Besonderheiten in der Deutung von Luftfahrt gegenüber anderen technologischen Neuerungen wie Dampfschiff oder Film.⁷¹

Es handelt sich also vorwiegend um Studien anglo- und insbesondere US-amerikanischer und in geringerem Maße auch deutscher Historiker, die ihren Forschungsgegenstand weitestgehend auf West- und Mitteleuropa sowie Nordamerika eingegrenzt haben.⁷² Damit sind die vor allem auf der christlichen Religion und der griechisch-römischen Mythologie aufbauenden, von kolonialen Weltansichten und imperialen Ambitionen⁷³, aber auch von den vorwiegend am europäischen Schauplatz ausgetragenen Weltkriegen⁷⁴ geprägten Aneignungen

zwischen (motorisierter) Luftfahrt und der politischen Sphäre geht es anhand der in der Grenzstadt Aachen zwischen 1907 und 1912 geführten Diskurse über Luftfahrt in HAUDE: Grenzflüge. Vgl. zudem seinen Artikel zum Zeppelin als Symbol für die deutsche Nation: Rüdiger HAUDE: Starre und weniger starre Systeme. Zur politischen Symbolik der Zeppeline im Kaiserreich, in: *Technikgeschichte* Bd. 77 / H. 2 (2010), S. 113-128. Den Zusammenhang zwischen dem Aviatikdiskurs der Jahre 1909 bis 1939 und der faschistischen Sehnsucht nach Ordnung in Italien und Deutschland untersucht ESPOSITO: *Mythische Moderne*.

⁶⁹ VAN VLECK: *Empire of the air*.

⁷⁰ RIEGER: *Technology*.

⁷¹ Für einen Überblick über weitere kulturgeschichtliche Studien zur Luftfahrt vgl. die Literaturberichte VAN RIPER: *Imagining Flight*, S. 189-194 und aktueller SYON: *Understanding the Air Age*, passim.

⁷² Der Bedarf an Sozial- und Kulturgeschichten der Luftfahrt wurde in den USA schon besonders früh gesehen, vgl. HANSEN: *Aviation History*, S. 643. Gleichzeitig sei aber auch auf die Dominanz der englischsprachigen Forschung und eine daraus resultierende Unsichtbarkeit eventuell existierender kulturgeschichtlicher Werke auf weniger gängigen Wissenschaftssprachen verwiesen, die in den vorliegenden Literaturberichten keine Beachtung finden.

⁷³ Besonders deutlich in FRITZSCHE: *Nation of Fliers* und VAN VLECK: *Empire of the air*. Vgl. ferner WOHL: *Republic of the Air*, S. 110.

⁷⁴ Entsprechend viel Raum nimmt die aus dem Ersten Weltkrieg geborene Figur des Fliegers in diversen kulturgeschichtlichen Untersuchungen ein, vgl. exemplarisch WOHL: *Passion for Wings*, S. 203-251; FRITZSCHE: *Nation of Fliers*, S. 59-101; VAN RIPER: *Imagining Flight*, S. 36-31.

von Luftfahrt in West-/ Süd- und Mitteleuropa und den USA, die oftmals auch unter dem relativ unscharfen und ambivalenten Begriff der ‚westlichen‘ Vorstellungen vom Fliegen⁷⁵ zusammengefasst werden, samt einer Reihe an nationalen Spezifika recht gut erarbeitet.

Trotz der globalen Ausbreitung von Luftfahrttechnologie und -begeisterung haben sich bisher nur wenige Kulturhistoriker mit der Wahrnehmung, Aneignung und Bedeutung von Luftfahrt in Nationen oder Regionen befasst, die sich außerhalb oder zumindest am Rande der europäischen und zunehmend auch nord-amerikanischen Epizentren der Luftfahrtentwicklung (und damit der angenommenen ‚Moderne‘) befinden, wo Luftfahrt nicht nur auf andere Voraussetzungen traf, sondern auch spezifische Deutungen und Imaginationen hervorgerufen haben dürfte.⁷⁶ Dabei hat der US-amerikanische Historiker Scott Palmer mit seiner 2006 erschienenen und viel beachteten Monografie „Dictatorship of the Air. Aviation Culture and the Fate of Modern Russia“ über die Repräsentationen von Luftfahrt in Russland zwischen 1909 und 1989 aufgezeigt, wie fruchtbar die Analyse einer Region an der „kulturellen Peripherie“ des „Westens“ sein kann – nicht zuletzt auch für das Verständnis globaler Dynamiken. So maß man sich in Russland zwar einerseits an den luftfahrerischen Erfolgen in Europa, orientierte sich an dort etablierten Ideen und Institutionen, griff aber andererseits zugleich auf spezifische lokale Mythen und ikonografische Symboliken zurück – am deutlichsten abzulesen an der russischen Version des Ikarus-Mythos –, um anhand

⁷⁵ Beispielsweise in Scott W. PALMER: *Dictatorship of the Air. Aviation Culture and the Fate of Modern Russia*, Cambridge 2006, S. 3 als Gegenbegriff zu russischen Flugvorstellungen. Wohl greift sogar im (Unter-) Titel seiner beiden Bände zu ‚westlichen‘ Luftfahrtimaginationen auf dieses Konzept zurück, vgl. WOHL: *Passion for Wings* und WOHL: *Spectacle of Flight*. Als ‚westliche Kultur‘ des Fliegens auch in VAN RIPER: *Imagining Flight*, S. 154 und viele weitere. Dabei bleibt oft vage, was genau von den einzelnen Autoren darunter verstanden wird. Für eine begriffsgeschichtliche Problematisierung vgl. Helmut HÜHN: Die Entgegensetzung von ‚Osten‘ und ‚Westen‘, ‚Orient‘ und ‚Okzident‘ als begriffsgeschichtliche Herausforderung, in: Ernst Müller (Hg.): *Begriffsgeschichte im Umbruch? Archiv für Begriffsgeschichte. Sonderheft Jg. 2004*, Hamburg (2005), S. 59-67, passim und vor allem S. 59 f. Zur Kategorie des ‚Westens‘ in Verbindung mit dem im 19. Jahrhundert üblicheren Konzept der örtlich flexiblen Kategorie der ‚zivilisierten Welt‘ vgl. die Überlegungen in OSTERHAMMEL: *Verwandlung der Welt*, S. 143 f. Zu Stuart Halls berühmter These von der im Zuge der kolonialen Expansionsgeschichte diskursiv geschaffenen Trennung der Welt in den ‚Westen‘ und den ‚Rest‘ vgl. Stuart HALL: *The West and the Rest: Discourse and Power*, in: Stuart Hall / Bram Gieben (Hg.): *Formations of modernity*, Oxford 1992, S. 275-331.

⁷⁶ Auf diesen Missstand machte Hansen schon 1989 aufmerksam, vgl. HANSEN: *Aviation History*, S. 650.

der Luftfahrt eine nationale (und später zunehmend ideologische) Überlegenheit Russlands in der Welt zu artikulieren.⁷⁷

Auch für Lateinamerika verheißt die Untersuchung der Aneignung und Vermittlung von Luftfahrt spannende Einsichten, kann sie doch präzisieren, wie sich der nicht nur von Europa, sondern auch von anderen kolonialisierten Weltregionen differierende Prozess der Nationsbildung in einem globalen – oder spezifischer in einem transatlantischen Kontext – ausgestaltete.⁷⁸ Letztlich gilt es zu beantworten, inwiefern Luftfahrt als eine von transnationalen Akteuren vorwiegend an europäischen und US-amerikanischen Schauplätzen entwickelte und in der Welt verbreitete Technologie mit divergierendem Symbolgehalt in Lateinamerika und in spezifischen lateinamerikanischen Nationen dazu beitragen konnte, Vorstellungen von der Nation und vom eigenen Standort auf dem Kontinent und in der Welt zu repräsentieren.

Kulturgeschichtlich ausgerichteten Studien zur Luftfahrt in Lateinamerika, die sich derartigen Fragestellungen widmen, sind bisher rar gesät. Ein ‚Licht im Dunkeln‘ ist die jüngst auch als Buch erschienene Dissertationsschrift des US-amerikanischen Historikers Willie Hiatt, die die Luftfahrtentwicklung und -vermittlung zwischen 1910 und den frühen 1950ern in Peru als einem Land der „Peripherie“ mit einer mehrdeutigen und ambivalenten Beziehung zum „Westen“ untersucht. Insofern als viele Peruaner Luftfahrt als wesentliches „Barometer der Moderne“ mit einem Epizentrum in Europa und den USA betrachtet hätten, das Peru aus seiner angenommenen „Rückständigkeit“ befreien könne, habe die soziale, politische und kulturelle Reaktion auf die peruanische Luftfahrtentwicklung ein „Drehbuch“ für Perus Integration in die Weltgeschichte generiert.⁷⁹ Ähnlich wie in der vorliegenden Arbeit steht also auch bei Hiatt das

⁷⁷ PALMER: Dictatorship of the Air. Für Palmer liegt Russland an der „cultural periphery of both the East and the West“, vgl. ebd., S. 6. Vgl. ferner den Artikel Scott W. PALMER: Icarus, East: The Symbolic Contexts of Russian Flight, in: *The Slavic and East European Journal* Bd. 49 / H. 1 (2005), S. 19-47.

⁷⁸ Zur unterschiedlichen Chronologie der Unabhängigkeitsprozesse (und damit der Nationswerdung) und zu der unter anderem darauf zurückgeführten Marginalisierung Lateinamerika innerhalb der seit den 1980ern aufkommenden *postcolonial studies* vgl. FISCHER / PETERS / SCHULZE: Brasilien in der Globalgeschichte, S. 24 ff.; Maria do Mar CASTRO VARELA / Nikita DHAWAN: *Postkoloniale Theorie. Eine kritische Einführung*, 2., komplett überarb. Auflage, Bielefeld 2015, S. 18 ff.; GOEBEL: Globalization and Nationalism, S. 4 ff.

⁷⁹ Als Überblick vgl. die Einleitung in HIATT: *Rarefied Air* (Dissertation), S. 1-15. Jüngst erschienen: Willie HIATT: *The rarified air of the modern. Airplanes and technological modernity in the Andes*, Oxford / New York 2016. Vgl. ferner den Artikel Willie HIATT: Flying

mit Luftfahrt als einem Medium und Symbol des ‚Fortschritts‘ verbundene Streben einer sich am Nordatlantik orientierenden Nation nach einem Platz in der Welt(geschichte) im Zentrum der Untersuchung.

Trotz einiger grundsätzlicher, in der lateinamerikanischen Geschichte und Geografie wurzelnder Gemeinsamkeiten, dürften sich die beiden nationalen Fallbeispiele auch in wesentlichen Punkten unterscheiden – etwa, was die Anbindung an den atlantischen oder eben den pazifischen Raum, was den indigenen Einfluss und was das Verhältnis zu den jeweiligen ‚Mutterländern‘ oder auch den USA angeht. Eine Untersuchung zu Brasilien vermag also das bisherige Wissen über die Bedeutung und Aneignung von Luftfahrt in Peru und Lateinamerika zu ergänzen und zu differenzieren und mit einem weiteren wichtigen Baustein zu einem umfassenden Panorama der kulturgeschichtlichen Dimensionen von Luftfahrt in Lateinamerika und damit schlussendlich auch in der Welt beitragen.

Doch wo wurden Luftfahrtereignisse und -akteure rezipiert und deren Bedeutung verhandelt und woran lassen sie sich insofern damit verbundene Vorstellungen von Brasiliens Platz in der Welt ablesen? Viele kulturgeschichtliche Arbeiten zur Luftfahrt haben bereits die bedeutende Rolle der Presse in der Vermittlung von Luftfahrt an ein breites Publikum, der Entfaltung einer Luftfahrtbegeisterung sowie in der Konstituierung kollektiver Symbolik aufgezeigt.⁸⁰ Diese Zusammenhänge lassen sich auch auf den brasilianischen

"Cholo". Incas, Airplanes, and the Construction of Andean Modernity in 1920s Cuzco, Peru, in: *The Americas* Bd. 63 / H. 3 (2007), S. 327-358. In dieser Arbeit zitiere ich die Dissertationschrift, da zum Zeitpunkt der Abgabe das gedruckte Buch noch nicht vorlag.

⁸⁰ Vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 66 und exemplarisch S. 57 und 61 sowie WOHL: *Spectacle of Flight*, S. 4. Zur Rolle der allgemeinen Presse in der Verbreitung populären Wissens (vs. Expertise) über technologische Innovationen vgl. RIEGER: *Technology*, S. 13. Haude betont unter Rückgriff auf das von Jürgen Link anhand der Verwendung des Ballonsymbols im 19. Jahrhundert entwickelte Konzept des „Interdiskurses“ die Spezifik des ‚modernen‘ Journalismus als „interdiskursive Institution“, welche Erfahrungen kulturell verallgemeinert, die im Rahmen von Spezialdiskursen erwachsen“, vgl. HAUDE: *Grenzflüge*, S. 29. Vgl. auch ebd., S. 50 und Jürgen LINK: "Einfluss des Fliegens! – Auf den Stil selbst!" Diskursanalyse des Ballonsymbols, in: Jürgen Link / Wulf Wülfing (Hg.): *Bewegung und Stillstand in Metaphern und Mythen. Fallstudien zum Verhältnis von elementarem Wissen und Literatur im 19. Jahrhundert*, Stuttgart 1984, S. 149-163, hier S. 149 f. Unter „Interdiskurs“ versteht Jürgen Link „die Gesamtheit diskursiver Elemente [...], die nicht diskursspezifisch, sondern **mehreren** Diskursen gemeinsam sind“ (fette Hervorhebung im Original), vgl. ebd., S. 149 f. Auf der Basis von Abbildungen und Berichterstattung in der Presse könne, so Link, kollektive Symbolik (zum Beispiel rund um den Ballon als „Wunder der Technik“ oder „Vehikel des Fortschritts“) konstituiert werden, also an kollektive Produzenten und Träger gebundene

Kontext übertragen, wo sich seit der Jahrhundertwende eine dynamisch anwachsende, sich zunehmend ausbreitende und diversifizierende, transnational eingebundene und stabile Presselandschaft (port. „grande imprensa“) mit den Zentren in Rio de Janeiro und São Paulo herausbildete.⁸¹ Die in sukzessiv höheren Auflagen in Brasilien kursierenden Zeitungen und Zeitschriften kündigten Flugunternehmungen nicht nur an. Zunehmend spezialisierte Reporter berichteten – manchmal in eigens eingerichteten Rubriken – ausführlich über deren Verlauf und kommentierten zudem deren politische und kulturelle Implikationen.⁸² Das

Symbolik, an deren semantischem Raster „kollektiv und weitgehend anonym-spontan ‚weitergedichtet‘ werden kann“, etwa durch Journalisten. Vgl. ebd., S. 151 f. (Zitat) und ebd., S. 149-152. Die Bedeutung der Presse in der Luftfahrtvermittlung ist auch der Grund, warum nahezu alle Arbeiten zur Kulturgeschichte der Luftfahrt – wenngleich in unterschiedlichem Ausmaß – auf Pressequellen zurückgreifen. Zum symbiotischen Verhältnis zwischen Luftfahrt und der Presse in Peru vgl. HIATT: *Rarefied Air* (Dissertation), insbesondere S. 166, 170 und 174 ff. Für kulturgeschichtliche Untersuchungen, die auf Pressequellen basieren, vgl. ferner FRITZSCHE: *Nation of Fliers*; ESPOSITO: *Mythische Moderne*; VAN RIPER: *Imagining Flight*; PALMER: *Dictatorship of the Air* und VAN VLECK: *Empire of the air*.

⁸¹ Die Zunahme und Differenzierung der Pressepublikationen ist auf einen Blick ersichtlich in „Quadro IX. Produção Periodística do Brasil (1912-1930)“, in MARTINS: *Revistas em Revista*, S. 279. D a s klassische Referenzwerk zur Geschichte der brasilianischen Presse ist die marxistische Interpretation von Sodré, die quasi alle Presseerzeugnisse des Landes registriert und die Transformationen seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts als Übergang von der „kleinen zur großen Presse“ (im Original: „pequena à grande imprensa“) beschreibt: Nelson Werneck SODRÉ: *História da imprensa no Brasil*, 4. edição, atualizada, Rio de Janeiro 1999. Zum Begriff und den Charakteristika der „grande imprensa“ (dt. „große Presse“) vgl. auch Tania Regina de LUCA: *A grande imprensa na primeira metade do século xx*, in: Ana Luiza Martins / Tania Regina de Luca (Hg.): *História da imprensa no Brasil*, São Paulo 2008, S. 149-176, hier S. 149 f. Ein weniger detailüberladenes Überblickswerk liegt vor mit Juarez BAHIA: *Jornal, História e Técnica. História da imprensa brasileira*, 4. edição, rev. e aum., São Paulo 1990. Kulturgeschichtlich ausgerichtet und auf Rio de Janeiro fokussiert ist Marialva BARBOSA: *História cultural da imprensa. Brasil, 1900-2000*, Rio de Janeiro 2007. Weitere kulturgeschichtliche Perspektiven vereint der Sammelband Ana Luiza MARTINS / Tania Regina de LUCA (Hg.): *História da imprensa no Brasil*, São Paulo 2008. Mit der Herausbildung einer diversifizierten Zeitschriftenlandschaft in São Paulo beschäftigen sich MARTINS: *Revistas em Revista* und Heloisa de Faria CRUZ: *São Paulo em papel e tinta. Periodismo e vida urbana, 1890-1915*, São Paulo 2013, online verfügbar unter http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/assets/publicacao/anexo/sao_paulo_em_papel_e_tinta.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Für eine illustrierte Geschichte der Zeitschriften in Brasilien siehe zudem Susana CAMARGO / Paulo Cesar de AZEVEDO / Vladimir SACCHETTA: *A Revista no Brasil*, São Paulo 2000.

⁸² Zur Einrichtung bestimmter Sportsparten und zur Spezialisierung der Reporter vgl. MARTINS: *Revistas em Revista*, S. 348. Zur journalistischen Heraushebung von Luftfahrt gegenüber anderen Technologien durch eigene Rubriken vgl. zudem HAUDE: *Grenzflüge*, S. 66.

Telefon und vor allem der Telegrafenservice der international agierenden Nachrichtenagenturen⁸³ und Auslandskorrespondenten⁸⁴ erlaubten dabei, Nachrichten zu weit entfernten Ereignissen nahezu unmittelbar selbst in abgelegene Provinzen des Landes zu übermitteln.⁸⁵ Zugleich standen die in Brasilien abgehaltenen Feierlichkeiten oder Akte des Gedenkens zu Ehren von Luftfahrtpionieren und zu diesen Anlässen verlautbarte Reden lokaler Autoritäten im Fokus der Berichterstattung, an denen sich weitere Aspekte der Deutung und Vereinnahmung von Luftfahrt ablesen lassen.

Doch Zeitungen und vor allem Zeitschriften bestanden nicht nur aus Text, sondern dank diverser technologischer Innovationen zunehmend auch aus Bildern. Mithilfe dieser immer weniger textlastigen Druckerzeugnisse konnte ein zu Beginn des 20. Jahrhunderts zahlenmäßig keineswegs gering vertretenes (jedoch stetig schrumpfendes) nicht-lesendes Publikum erreicht werden.⁸⁶ Fotografien zeugten von der Massenattraktion, die Luftfahrtereignisse hervorriefen. Zudem verliehen fotografische und künstlerische Portraits von Luftfahrtpionieren der abstrakten Technologie buchstäblich ein Gesicht.⁸⁷ Illustrationen und Karikaturen dokumentierten zeitgenössische Meinungen auf symbolische Weise

⁸³ Der Telegrafenservice wurde ab 1874 in den wichtigsten Zeitungen in Rio de Janeiro implementiert, vgl. BARBOSA: *História cultural da imprensa*, S. 21. Zu den in Brasilien operierenden Nachrichtenagenturen vgl. SODRÉ: *História da imprensa*, S. 215; BAHIA: *Jornal, História e Técnica*, S. 133 und BARBOSA: *História cultural da imprensa*, S. 86.

⁸⁴ Spätestens ab 1910 richteten so gut wie alle großen, in Rio de Janeiro und São Paulo angesiedelten Zeitungen Büros für Auslandskorrespondenten in London, Paris, Rom, Lissabon, New York, aber auch in Buenos Aires, Montevideo und Santiago de Chile ein. Vgl. dazu BAHIA: *Jornal, História e Técnica*, S. 132. Exemplarisch zum *Jornal do Brasil* vgl. auch BARBOSA: *História cultural da imprensa*, S. 37 f.

⁸⁵ Zur zunehmenden Unmittelbarkeit und Simultaneität der Nachrichtenübermittlung zu Luftfahrtereignissen vgl. auch WOHL: *Spectacle of Flight*, S. 44; FRITZSCHE: *Nation of Fliers*, S. 9 und HIATT: *Rarefied Air* (Dissertation), S. 120 f.

⁸⁶ Vgl. dazu BARBOSA: *História cultural da imprensa*, S. 31 f. und Maria de Lourdes ELEUTÉRIO: *Imprensa a serviço do progresso*, in: Martins / Luca (Hg.): *História da imprensa*, S. 83-102, hier S. 91. In den Zensus von 1900 gingen 75% der Bevölkerung als Analphabeten ein. Laut Luca lag 1920 die Analphabetenrate in São Paulo bei rund 70%, in Rio de Janeiro bei rund 42%, vgl. LUCA: *Grande imprensa*, S. 156. Barbosa dagegen gibt für 1920 einen Gesamtanteil von rund 25% Analphabeten an, vgl. BARBOSA: *História cultural da imprensa*, S. 57.

⁸⁷ Zur 1864 erstmalig und ab 1900 umfassend eingesetzten Fotografie in brasilianischen Zeitschriften vgl. CAMARGO / AZEVEDO / SACCHETTA: *Revista no Brasil*, S. 88-109.

und in teils überspitzter Form.⁸⁸ Neue Druck- und Illustrationstechniken und die Weiterentwicklung der Fotografie beflügelten insofern die kulturelle Aneignung von Luftfahrt auf einer visuellen Ebene, die weitere, über die Ereignisgeschichte hinausgehende Facetten des brasilianischen Verständnisses von Luftfahrt und ihren Pionieren sichtbar macht.

Freilich darf nicht unberücksichtigt bleiben, wer die hier präsentierten ‚brasilianischen‘ Antworten auf Luftfahrt produzierte. Es waren Journalisten, Illustratoren und Herausgeber von Presseorganen, die in weiten Teilen den in Rio de Janeiro und São Paulo ansässigen politischen und intellektuellen Eliten des Landes entstammten oder diesen zumindest nahestanden.⁸⁹ Nicht zuletzt sah sich das Gros dieser Meinungsmacher und Wissensproduzenten dem vorherrschenden Fortschrittsoptimismus verpflichtet, der sich nicht nur im Gesagten und im Gezeigten, sondern vor allem auch im Nicht-Gesagten und im Nicht-Gezeigten auf den Seiten der Presseorgane widerspiegelte.⁹⁰ Damit stellen die hier herausgearbeiteten Bedeutungshorizonte nur einen Ausschnitt aus den umfassenden und von diversen Akteuren getragenen Aushandlungsprozessen der Nation dar.⁹¹

⁸⁸ Spätestens ab dem 20. Jahrhundert gehörten Karikaturen zum obligatorischen Format in brasilianischen Zeitungen und Zeitschriften, vgl. BAHIA: *Jornal, História e Técnica*, S. 122-130.

⁸⁹ Zur Verknüpfung zwischen Pressewesen und Politik vgl. BARBOSA: *História cultural da imprensa*, S. 88 ff. und LUCA: *Grande imprensa*, S. 162. Zur engen Verbindung zwischen Journalismus und Literatentum in der *Ersten Republik* vgl. SODRÉ: *História da imprensa*, S. 288-306 und ELEUTÉRIO: *Imprensa*, S. 93 f. Zur Rolle der Presse innerhalb der Nationskonstruktion vgl. Ilka Stern COHEN: *Diversificação e segmentação dos impressos*, in: Martins / Luca (Hg.): *História da imprensa*, S. 103-130, hier S. 108-111. Zu den von der Regierung zeitweise ausgeübten Mechanismen der Kontrolle und Beeinflussung von Journalisten und Presseorganen vgl. ELEUTÉRIO: *Imprensa*, S. 85 f. Speziell zu Zeitschriften in São Paulo als Sprachrohr von Politikern, Gruppierungen und Institutionen vgl. die Tabelle zur beruflichen und familiären Verortung der bedeutendsten Autoren zwischen 1890 und 1922: „Quadro XVII. Autores que colaboraram em revistas no periodismo paulistano (1890-1922)“ in MARTINS: *Revistas em Revista*, S. 418-433 sowie die abschließenden Überlegungen ebd., S. 562 ff.

⁹⁰ Vgl. dazu ELEUTÉRIO: *Imprensa*, S. 90 und 97 und COHEN: *Diversificação e segmentação*, S. 112 ff. Speziell zu São Paulo vgl. zudem MARTINS: *Revistas em Revista*, S. 564.

⁹¹ Für einen Sammelband, der sich dem Dialog zwischen elitären und populären Vorstellungen von Nation (und ‚Rasse‘) in Lateinamerika widmet, vgl. Nancy P. APPELBAUM / Anne S. MACPHERSON / Karin Alejandra ROSEMBLATT (Hg.): *Race and Nation in Modern Latin America*, Chapel Hill, N.C. 2003. Für einen Überblick vgl. darin Nancy P. APPELBAUM / Anne S. MACPHERSON / Karin Alejandra ROSEMBLATT: *Introduction. Racial Nations*, in: ebd., S. 1-31 und insbesondere S. 13 ff. und 17-21.

Über das Massenmedium der Presse, die sich im Untersuchungszeitraum zum „Kommunikationsmittel par excellence“⁹² entwickelte, sollten diese Deutungsmuster einen zunehmend größeren Teil der Bevölkerung in immer mehr Gebieten des Landes erreichen und wohl auch prägen, wenngleich der urbane Leser der Mittel- und Oberschicht innerhalb der Zielgruppe deutlich überwog.⁹³ Gleichzeitig richteten sich visuelle Repräsentationen, insbesondere Titelbilder und Karikaturen, oftmals am Erwartungshorizont der (lesenden und nicht-lesenden) Konsumenten aus und indizieren damit nicht nur die Haltungen des Bildproduzenten, sondern zugleich diejenigen der Rezipienten, die im Falle der Bilder breite Teile der brasilianischen Bevölkerung ausmachten.⁹⁴ Die Analyse nationaler Presseorgane vermag damit die von intellektuellen und politischen Eliten geschaffenen, sich aber zugleich zu einem gewissen Grad an der Konsumentenschaft dieser Massenmedien orientierenden Sichtweisen auf Luftfahrt und die Nation nachzuzeichnen. Davon abweichende Perspektiven oder Gegendiskurse nicht-dominanter Teile der Bevölkerung können über den hier gewählten Zugang dagegen nicht aufgezeigt werden.

Um diese auf verschiedenen Ebenen angesiedelten Bedeutungshorizonte heraus zu präparieren und einzuordnen, hat sich das von Achim Landwehr für den Bereich der Geschichtswissenschaften umfassend und systematisch beschriebene Forschungsprogramm der historischen Diskursanalyse als geeignet herausgestellt.⁹⁵ Dabei unterscheiden sich diese Methode und die entsprechende Forschungsrichtung der Diskursgeschichte von anderen diskursanalytischen

⁹² Im Original: „veículo de comunicação por excelência“, vgl. ELEUTÉRIO: Imprensa, S. 84.

⁹³ Vgl. LUCA: Grande imprensa, S. 165. Die Presseerzeugnisse aus Rio de Janeiro und São Paulo verbreiteten sich vor allem über die (vornehmlich auf der Achse São Paulo-Rio de Janeiro gut ausgebaute) Eisenbahn, vgl. ebd., S. 156.

⁹⁴ Für quellenkritische Überlegungen zur Karikatur vgl. Priska JONES: *Europa in der Karikatur. Deutsche und britische Darstellungen im 20. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 2009, S. 33-44 und insbesondere S. 41. Zur Rolle der Titelblattillustrationen für den Verkauf vgl. Gisele TABOADA / João Elias NERY / Maria Gabriela MARINHO: A revista da semana em perspectiva, in: *Thesis* Bd. 1 / H. 2 (2004), S. 18-31, hier S. 24. Zum Zusammenspiel zwischen Journalismus und Lesererwartungen und damit Verkaufszahlen vgl. zudem WOHL: *Spectacle of Flight*, S. 33 f.

⁹⁵ Achim LANDWEHR: *Historische Diskursanalyse*, Frankfurt am Main 2008. Weitere Synthesen und Einführungen zur Diskursanalyse in den Geschichtswissenschaften liegen vor mit Philipp SARASIN: *Geschichtswissenschaft und Diskursanalyse*, Frankfurt am Main 2003 und Franz X. EDER: Historische Diskurse und ihre Analyse – eine Einführung, in: Franz X. Eder (Hg.): *Historische Diskursanalysen. Genealogie, Theorie, Anwendungen*, Wiesbaden 2006, S. 9-26.

und -theoretischen Ansätzen vor allem darin, dass sich das Augenmerk auf den Sprach- und Zeichengebrauch zu einem bestimmten Thema in seinem geschichtlichen Wandel richtet.⁹⁶

Die anhand der Vermittlung von Luftfahrtereignissen und der Repräsentation von Luftfahrtpionieren ablesbaren Vorstellungen über die Nation, ihren Platz in der Welt, über den zugehörigen Raum oder die eigene Geschichte sind nicht naturgegeben, sondern vielmehr Ergebnisse sozialer Konstruktionsprozesse. Ebenso ist auch das Phänomen ‚Luftfahrt‘ weitaus mehr als ein physisch-technisches Artefakt, nämlich zugleich ein Produkt spezifischer Wahrnehmungsweisen. Die Frage danach, wie sich solche Formen des Wissens und der Wirklichkeit im Verlauf der Geschichte ausbilden und verändern, steht im Fokus der historischen Diskursanalyse.⁹⁷ Dabei formen Diskurse die Gegenstände, von denen sie sprechen, auf systematische Weise und regeln die Grenzen des Mach-, Denk- und Sagbaren.⁹⁸ Wie es Landwehr treffend formuliert: „Diskurse bilden Wirklichkeit also keineswegs ab, sondern bringen sie überhaupt erst mitsamt dem dazugehörigen Wissen hervor“⁹⁹. Damit sind sie wirkmächtig und wirklichkeitskonstitutiv, genauso aber auch – anders als die Dinge in ihrer ‚Eigentlichkeit‘ oder eine vermeintliche dahinter liegende ‚Wahrheit‘ – historisch entziffer- und rekonstruierbar. Entsprechend gilt es zu erforschen, welche Aussagen zu welchem Zeitpunkt an welchem Ort systematisch und wiederholt auftauchen (und welche nicht) und warum ausgerechnet diese (und nicht andere mögliche).¹⁰⁰

Wie es sich die historische Diskursanalyse als Leitsatz auf ihre Fahnen geschrieben hat, zielt auch diese Arbeit darauf ab, das vermeintlich Selbstverständliche zu hinterfragen und das Nicht-Problematisierte zu problematisieren, um so die sich bis in die brasilianische Luftfahrtgeschichtsschreibung ziehenden Mythen der Gegenwart aufzudecken und zu überwinden und die scheinbar überzeitlichen Abstrakta ‚Wirklichkeit‘, ‚Wissen‘ und ‚Wahrheit‘, die im Zusammenspiel diverser analytisch isolierbarer, letztlich aber miteinander verknüpfter Einzeldiskurse

⁹⁶ Vgl. entsprechende Begriffsdefinitionen und Überlegungen in LANDWEHR: Historische Diskursanalyse, S. 14 f. und 97 f. Zu den von unterschiedlichen Disziplinen geprägten Richtungen der Diskurstheorie und -analyse vgl. zudem EDER: Historische Diskurse, S. 11 ff.

⁹⁷ Vgl. LANDWEHR: Historische Diskursanalyse, S. 18 f.

⁹⁸ Vgl. EDER: Historische Diskurse, S. 13. Vgl. dazu auch Foucaults Definition von Diskursen als „Praktiken, die systematisch die Gegenstände bilden, von denen sie sprechen“, nach Michel FOUCAULT: *Archäologie des Wissens*, Frankfurt am Main 1981 [1969], S. 74.

⁹⁹ LANDWEHR: Historische Diskursanalyse, S. 21.

¹⁰⁰ Vgl. ebd., S. 78 und 91 ff.

(etwa zur ‚Nation‘, zur ‚Luftfahrt‘, zum ‚Fortschritt‘) produziert wurden, in ihrer Historizität sichtbar zu machen.¹⁰¹

Bei der Konstituierung und Vermittlung gesellschaftlicher Wirklichkeiten kommt dem Sprachgebrauch eine herausragende Bedeutung zu. Sprachliche Handlungen bringen Weltbilder, aber auch Konzeptionen von Identität, Zeit und Raum zum Ausdruck und perpetuieren sie durch ständige Wiederholung.¹⁰² Wie in der zeitgenössischen brasilianischen Presse mithilfe von sprachlichen Bildern, Kategorien und Figuren Wissen über die kulturelle Bedeutung von Luftfahrt und damit zugleich über die Nation und deren Platz in der Welt geschaffen und verbreitet wurde, ist ein zentrales Erkenntnisinteresse dieser Arbeit.

Ein weiteres Augenmerk richtet sich auf bildsprachlich konstituierte Diskurse, oder kurz: Bilddiskurse. Die systematische, über den reinen Illustrationscharakter hinausgehende Erforschung und Berücksichtigung von Bildquellen als einem weiteren sinnerzeugenden oder auch diskurskonstituierenden Element ist unter (Neuzeit-) Historikern noch relativ neu.¹⁰³ Ähnlich wie sprachlich oder auch durch symbolische Handlungen produzierte Diskurse sind auch Bilder von der (kaum zufälligen) Auswahl eines Ausschnittes oder einer bestimmten Perspektive, spezifischer Bild- aber auch Gestaltungselemente und dem Auslassen diverser anderer bestimmt. Diese Darstellungsmodi (und Unsichtbarkeiten) gilt es zu identifizieren, die dahinter stehenden systematischen Logiken des Sag- und Zeigbaren zu entschlüsseln.¹⁰⁴

Zahlreiche Kulturhistoriker haben bereits die Bedeutung der visuellen Sprache für die Herausbildung, aber auch das vorherrschende Verständnis jeweiliger Luftfahrtkulturen hervorgehoben und zugleich an Beispielen aufgezeigt.¹⁰⁵

¹⁰¹ Vgl. dazu auch ebd., S. 137, 144 und 165 f.

¹⁰² Vgl. ebd., S. 22 ff.

¹⁰³ Für einen Überblick zu bildhistorischen Forschungstendenzen vgl. Gerhard PAUL: Von der historischen Bildkunde zur Visual History. Eine Einführung, in: Gerhard Paul (Hg.): *Visual History. Ein Studienbuch*, Göttingen 2006, S. 7-36, hier S. 7-14.

¹⁰⁴ Explizit zu Bildern und Diskursen vgl. Franz X. EDER / Oliver KÜHSCHMEL / Christina LINSBOTH (Hg.): *Bilder in historischen Diskursen*, Wiesbaden 2014. Für methodische Überlegungen zur Interpretation von Bildern am Beispiel von Fotografien und Filmen vgl. zudem Ciro Flamarion Santana CARDOSO / Ana Maria MAUAD: *História e Imagem: Os Exemplos da Fotografia e do Cinema*, in: Ciro Flamarion Santana Cardoso / Ronaldo Vainfas (Hg.): *Domínios da história. Ensaio de teoria e metodologia*, 5. Auflage, Rio de Janeiro 1997, S. 401-417, passim.

¹⁰⁵ Am deutlichsten in WOHL: *Passion for Wings*, S. 3 und WOHL: *Spectacle of Flight*, S. 6. Zum Zusammenhang zwischen Bildkulturen und Technologiewahrnehmung vgl. RIEGER:

Insbesondere die im Zuge der drucktechnischen Entwicklungen in zunehmendem Maße ansprechend und aufwendig gestalteten Titelseitenillustrationen bilden einen wichtigen Quellenfundus für diese Untersuchung. Bisher wurden sie tendenziell als Untersuchungsgegenstand vernachlässigt oder allenfalls oberflächlich berücksichtigt. Dabei kondensieren sie – wie auch die Karikaturen und Zeichnungen im Innenteil – unter Rückgriff auf eine global zirkulierende, teilweise aber auch auf eine spezifisch lokal geprägte ikonografische Symbolsprache die vielfältigen und oftmals verschränkten Bedeutungsebenen, die sich mit dem Phänomen der Luftfahrt verbanden. Ebenso aufschlussreich sind die ab der zweiten Dekade des 20. Jahrhunderts vermehrt in der Presse (re)produzierten kartografischen Repräsentationen, offenbaren sie doch die anlässlich der von Edu Chaves (1887-1975) fulminant vollbrachten Streckenflüge (re)formulierten und mit der Nationskonstruktion eng verknüpften Raumvorstellungen und spiegeln brasilianische Blicke auf die Welt, deren einzelne Teile und den eigenen Platz darin.¹⁰⁶ Auch fotografische Abbildungen sowie illustrative und gestalterische Details stützen stellenweise die Argumentation. Neben diesen in der Presse abgedruckten Bildquellen stehen vereinzelt weitere visuelle (und manchmal zugleich gegenständliche) Zeugnisse – etwa Briefmarken, Postkarten, Medaillen, Einzelblatthommagen, Einladungen, Titelblätter von Musikstücken sowie Fotografien teilweise mitsamt detailreich gestalteter Rahmen – im Fokus der Untersuchung. Trotz ihrer prinzipiell hohen Relevanz für die Luftfahrtkultur erwies sich die Einbeziehung filmischer Zeugnisse aufgrund der dürftigen Quellenlage für diese Fragestellung als nicht ertragreich.¹⁰⁷

Technology, S. 14. Vgl. ferner diverse Evidenzen in VAN VLECK: *Empire of the air*; VAN RIPER: *Imagining Flight*; PALMER: *Dictatorship of the Air*; FRITZSCHE: *Nation of Fliers*; ESPOSITO: *Mythische Moderne*; HIATT: *Rarefied Air* (Dissertation).

¹⁰⁶ Einführend zur Konstruiertheit, Wandelbarkeit und Imaginiertheit von Räumen und zu den Chancen einer geschichtlich ausgerichteten Analyse der räumlichen Dimensionen der Gesellschaft vgl. Susanne RAU: *Räume. Konzepte, Wahrnehmungen, Nutzungen*, Frankfurt am Main 2013. Vgl. zudem die im Kapitel 2.2 ausführlicher besprochene Forschungsliteratur.

¹⁰⁷ Viele Forscher haben bereits die enge Verbindung zwischen den sich parallel entwickelnden Technologien des (Kino-) Films und der Luftfahrt herausgearbeitet, vgl. WOHL: *Republic of the Air*, S. 114 f.; WOHL: *Spectacle of Flight*, S. 3 und 109-155 sowie VAN RIPER: *Imagining Flight*, S. 4 und weitere. Eigene Recherchen in den Sammlungen der Filmabteilung des *Archivo General de la Nación* in Buenos Aires ließen das Potential der Gattung Film für die argentinischen (und lateinamerikanischen) Luftfahrtdiskurse erahnen. Aufgrund mehrerer Brände in der *Cinemateca Brasileira*, dem Hauptarchivierungsort brasilianischen Filmmaterials, liegen heute leider nur noch sehr wenige in der hier untersuchten Zeit in Brasilien ausgestrahlte oder produzierte filmische Repräsentationen von Luftfahrt vor. Diese

Wenngleich sich Historiker seit den letzten zwanzig bis dreißig Jahren vermehrt mit visuellen Produkten und Praktiken beschäftigen, mangelt es, wie Gerhard Paul konstatiert, immer noch an einer „Schule des Sehens“, das heißt, der kritisch-ikonografischen Interpretation.¹⁰⁸ Angesichts der vorliegenden Fülle an bildinterpretatorischen Ansätzen, die jedoch von jeweiligen Begrenztheiten bestimmt sind, und dem gleichzeitigen Fehlen einer überzeugenden Gesamtmethodik innerhalb der Geschichtswissenschaften greift auch diese Arbeit flexibel und pragmatisch auf unterschiedliche methodische Zugriffe der Bildanalyse und -interpretation zurück und kombiniert diese.¹⁰⁹

In einem ersten Schritt wurde nach dem dreistufigen Schema verfahren, das Rainer Wohlfeil in Anlehnung an Erwin Panofsky und andere Kunsthistoriker zur Bearbeitung spezifisch historischer Fragestellungen vorgeschlagen hat. Dabei werden kompositionelle und ikonografische Einzelheiten des Bildes erfasst, innerhalb der Bildkonventionen und des historischen Kontextes eingeordnet und auf bildimmanente ‚Nachrichten‘ zu einer bestimmten Frage hin interpretiert. Gerade wegen des starken Fokus auf kunsthistorisch informierte Vorgehensweisen hat sich dieser Leitfaden vor allem für die Interpretation künstlerisch aufwendig gestalteter Druckgrafiken wie Titelblätter oder Karikaturen bewährt.¹¹⁰

In Erweiterung davon kam stellenweise die schon bereits bei Wohlfeil in Ansätzen vorhandene und aus dem diskursanalytischen Vorgehen abgeleitete Methode der Serialisierung zur Anwendung, bei der bestimmte Bildelemente diachron über einen längeren Zeitraum oder auch synchron kulturübergreifend verfolgt werden, um Erzähl- und Darstellungskonventionen und Regelmäßigkeiten (oder entsprechende Abweichungen davon) zu erschließen. Die Serialität bezieht sich einerseits darauf, was gezeigt wird (also auf das Thema), andererseits

wurden gesichtet, konnten aber kaum zur hier verfolgten Fragestellung beitragen. Zur Geschichte der Institution siehe CINEMATECA BRASILEIRA: *História*, [São Paulo], online verfügbar unter <http://www.cinemateca.gov.br/pagina/a-cinemateca-historia>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

¹⁰⁸ PAUL: Von der historischen Bildkunde, S. 7.

¹⁰⁹ Zu diversen Impulsen zum konkreten Umgang von Historikern mit Bildern seit den 1980ern vgl. PAUL: Von der historischen Bildkunde, S. 9-14. Für eine Vorstellung, Anwendung und Diskussion verschiedener Bildanalysemethoden vgl. zudem Peter BURKE: *Augenzeugenschaft. Bilder als historische Quellen*, Berlin 2010.

¹¹⁰ Rainer WOHLFEIL: Methodische Reflexionen zur Historischen Bildkunde, in: Rainer Wohlfeil / Brigitte Tolkemitt (Hg.): *Historische Bildkunde. Probleme – Wege – Beispiele. Zeitschrift für Historische Forschung. Beiheft 12*, Berlin (1991), S. 17-35. Zu Einschränkungen des Ansatzes in der Anwendung vgl. PAUL: Von der historischen Bildkunde, S. 10 f.

aber vor allem auch auf das ‚Wie‘ der Darstellung, beispielsweise bestimmte Motive, formelhafte Figuren oder kompositorische Aspekte. Damit können nicht nur diskursive Verdichtungen quantitativ untermauert und an besonders aussagefähigen Bildern festgemacht werden, sondern auch interdiskursive – oder spezifischer: ‚interpiktoriale‘ und ‚intervisuelle‘¹¹¹ – Querverbindungen und Aneignungen identifiziert werden.¹¹² Insgesamt fragt die hier verfolgte Bildanalyse also weniger nach den realen, historischen Wirkungen dieser Bilder auf bestimmte Rezipienten (die sich in diesem Fall ohnehin kaum ausmachen und nachvollziehen ließen), sondern vielmehr nach den bildimmanenten, aber auch durch ein diskursives Aussagesystem erzeugten Wirkungspotentialen der Bilder in ihrem historischen Kontext.¹¹³

Angesichts der stetig anwachsenden und sich ausdifferenzierenden Presselandschaft im Brasilien der ‚Alten Republik‘ kann die Quellenlage insgesamt als dicht und zumeist auch aussagekräftig beurteilt werden. Zu Alberto Santos-Dumont und Edu Chaves (und in geringerem Maße auch zu anderen Flugpionieren) steht eine reichhaltige Sammlung an Ausschnitten aus diversen brasilianischen – und teilweise auch ausländischen – Zeitungen und Zeitschriften zur Verfügung. Diese entweder von den Akteuren selbst oder von so genannten Clipping-Agenturen in deren Auftrag zusammengestellten mehrbändigen Alben¹¹⁴ bieten einerseits den

¹¹¹ Zu den in Analogie zur Intertextualität geschaffenen Termini der „Interpikturalität“ und „Intervisualität“ vgl. Franz X. EDER / Oliver KÜHSCHMELM: Bilder – Geschichtswissenschaft – Diskurse, in: Franz X. Eder / Oliver Kühschelm / Christina Linsboth (Hg.): *Bilder in historischen Diskursen*, Wiesbaden 2014, S. 3-44, hier S. 28.

¹¹² Zum Potential der Serialisierung und Anwendungsbeispielen vgl. Cornelia RENGGLI: Komplexe Beziehungen beschreiben. Diskursanalytisches Arbeiten mit Bildern, in: Eder / Kühschelm / Linsboth (Hg.): *Bilder*, S. 45-61, hier S. 48-52 und 59 sowie Silke BETSCHER: Bildsprache. Möglichkeiten und Grenzen einer Visuellen Diskursanalyse, in: ebd., S. 63-83, hier S. 64 f. Zur Frage der Serialität in der Diskursanalyse vgl. zudem Marcus OTTO: Zur Aktualität historischen Sinns. Diskursgeschichte als Genealogie immanenter Ereignisse, in: Eder (Hg.): *Historische Diskursanalysen*, S. 171-186, hier S. 172 f. und 175. Zur Serialität in der historischen Bildinterpretation vgl. zudem PAUL: *Von der historischen Bildkunde*, S. 10. Vgl. ferner BURKE: *Augenzeugenschaft*, S. 162 f.

¹¹³ Zu einem derartigen Ansatz vgl. auch BETSCHER: *Bildsprache*, insbesondere S. 66.

¹¹⁴ Zu den von Santos-Dumont zwischen 1899 und 1904 engagierten Clipping-Agenturen in Paris, London und New York vgl. Cosme Degenar DRUMOND: *Alberto Santos-Dumont. Novas revelações*, São Paulo 2009, S. 286. Die Alben sind im Besitz der – leider schlecht aufgestellten – *Fundação Santos Dumont*. 2012 konnten die Bestände am damaligen Archivierungs-ort, dem heute nicht mehr existierenden *Museu de Aeronáutica da Base Aérea de Santos*, gesichtet werden. Derzeit unterliegt die Archivierung dem *Quarto Comando Aéreo Regional* (Cambuci, SP), die Bestände sind momentan nicht öffentlich zugänglich. Eine entsprechende,

Vorteil eines breit gefächerten Panoramas an Pressematerial zu einem Akteur oder Ereignis. Andererseits ist die Analyse davon beeinträchtigt, dass häufig Quellenangaben zu den Ausschnitten fehlen, nicht korrekt oder unvollständig sind.¹¹⁵ Zudem berücksichtigen diese Kompilationen nur bestimmte Flugpioniere und dürften spezifischen Auswahlkriterien gefolgt sein, die sich nicht unbedingt mit den hier angelegten decken.

Aus diesen Gründen erfolgte ergänzend eine systematische Recherche bestimmter Presseorgane zu relevanten Schlüsseldaten. Die berücksichtigten Zeiträume ergaben sich dabei hauptsächlich aus den von den jeweils fokussierten Akteuren erwirkten und in Brasilien rezipierten fliegerischen Errungenschaften. Zudem standen besondere Anlässe wie Gedenkdaten oder Heimatbesuche im Fokus, zu denen sich die brasilianische Berichterstattung intensivierte. Da sich diese Studie weniger auf regional- oder gruppenspezifische, denn auf nationsübergreifende oder zumindest innerhalb der Nation dominierende Vorstellungen vom Eigenen und von Brasiliens Platz in der Welt konzentriert, bildeten die wichtigsten und größten Zeitungen sowie die populärsten illustrierten Zeitschriften der Zeit die zentrale Quellenbasis. Dabei entsprechen die Publikationsorte der auflagenstarken Zeitungen und Zeitschriften dem Betätigungsfeld der meinungsbildenden Eliten der Zeit in der Hauptstadt Rio de Janeiro und dem aufstrebenden Zentrum São Paulo.

Was Tages- und Abendzeitungen angeht, dienten die *Gazeta de Notícias* (RJ, 1875 bis heute), *O Paiz* (RJ, 1884-1934), *Jornal do Brasil* (RJ, 1891 bis heute) und der als Hauptkommunikationsmedium in São Paulo geltende *O Estado de S. Paulo* (SP, 1875 bis heute) als wichtige Quellen.¹¹⁶ Für die Zeitschriften sind

digitalisierte Sammlung an Ausschnitten zu Alberto Santos-Dumont aus der nationalen und vor allem auch internationalen Presse liegt mit dem *Acervo Santos-Dumont* in dem von der brasilianischen Luftwaffe betriebenen *Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica* (CENDOC) vor. Das an die *Universidade de São Paulo* (USP) angegliederte *Museu Paulista* bietet mit der *Coleção Amadeu da Silveira Saraiva* und der *Coleção Alberto Santos Dumont* eine weitere umfassende Zusammenstellung von Presseartikeln mit einem klaren Schwerpunkt auf Alberto Santos-Dumont.

¹¹⁵ Wo diese Lücken nicht durch den Abgleich mit anderen Pressebeständen oder aus dem Kontext heraus geschlossen werden konnten, wird in eckigen Klammern der optisch ermittelbare Medientypus (Zeitschrift oder Zeitung) und das anzunehmende Erscheinungsdatum soweit wie möglich eingegrenzt. Dabei steht beispielsweise „[192-]“ für einen angenommenen Publikationszeitpunkt in den 1920ern. Zusätzlich erfolgen Angaben zu Sammlung und Signatur oder Nummer des entsprechenden Albums.

¹¹⁶ Zu *O Estado de S. Paulo* vgl. ELEUTÉRIO: Imprensa, S. 88 f. Laut den Angaben des zeitgenössischen Journalisten und Literaten Olavo Bilac zählten die Zeitungen *Jornal do Brasil*,

besonders die künstlerisch-humoristischen Wochenblätter *O Malho* (RJ, 1902-1954), *Careta* (RJ, 1908-1960)¹¹⁷, die nicht nur im lautmalerischen Titel stark mit Ideen der Modernisierung identifizierte illustrierte Wochenzeitschrift *Fon-Fon!* (RJ, 1907-1958)¹¹⁸ und die zweiwöchentlich erscheinende *A Vida Moderna* (SP, 1907-1925) als eine der auflagenstärksten und meist verkauften Zeitschriften in São Paulo¹¹⁹ sowie die zunächst als illustriertes Supplement des *Jornal do Brasil* herausgegebene und als Spiegel der künstlerischen Avantgarde der Zeit geltende *Revista da Semana* (RJ, 1900-1959)¹²⁰ zu nennen.¹²¹ Dank der *Hemeroteca Digital Brasileira*¹²², einer online verfügbaren und nach bestimmten Begriffen durchsuchbaren digitalisierten Sammlung der umfangreichen Pressebestände der *Biblioteca Nacional*, aber auch basierend auf Recherchen in zahlreichen Archiven konnte die Untersuchung um einzelne Ausgaben diverser weiterer Presseorgane aus diesen beiden Zentren, aber auch aus anderen Regionen des Landes und sogar aus dem Ausland punktuell ergänzt werden.¹²³

Im Zuge der stetigen Diversifizierung der Presselandschaft einerseits und mit der zunehmenden Relevanz der Transporttechnologien andererseits erschien in Rio de Janeiro ab 1910 zunächst monatlich, später sogar (zwei-) wöchentlich die auf Ingenieurs-, Transport- und Kommunikationswesen spezialisierte Zeitschrift *Brazil-Ferro-Carril*, die über den gesamten Untersuchungszeitraum hinweg

Jornal do Commercio, *Gazeta de Noticias*, *Correio da Manhã* und *O Paiz* zu den wichtigsten, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts in Rio de Janeiro im Umlauf waren. Mit einer Gesamtauflage von etwa 150.000 bei einer Einwohnerzahl von 600.000 dürften sie einen hohen Einfluss auf die Meinungsbildung gehabt haben, vgl. BARBOSA: *História cultural da imprensa*, S. 41.

¹¹⁷ Vgl. Clara Asperti NOGUEIRA: *Revista Careta (1908-1922): Símbolo da Modernização da Imprensa no Século XX*, in: *Miscelânea. Revista de Pós-Graduação em Letras UNESP* Bd. 8 (2010), S. 60-80, hier S. 70 f.

¹¹⁸ Vgl. dazu ELEUTÉRIO: *Imprensa*, S. 90.

¹¹⁹ Zwischen *A Vida Moderna* und der ähnlich gearteten Zeitschrift *A Cigarra* herrschte in der zweiten Dekade eine starke Rivalität um Leser in São Paulo. Vgl. dazu CRUZ: *São Paulo*, S. 10, 69, 74, 88, 91 und 96 f.

¹²⁰ Vgl. Eliza Bachega CASADEI: *Sorriso da sociedade. Lançada em 1900, a 'Revista da Semana' se mostrava como vanguarda artística de um Brasil movido pela sede de progresso*, in: *Revista de História* (o. J. [2013]).

¹²¹ In Klammern sind die jeweiligen Erscheinungszeiträume angegeben.

¹²² Verfügbar unter <http://memoria.bn.br>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

¹²³ Für eine detaillierte Auflistung der Organe vgl. das Quellenverzeichnis am Ende der Arbeit.

systematisch gesichtet wurde.¹²⁴ Ab 1915 rief der in Rio de Janeiro angesiedelte nationale *Aero-Club* zudem eigens auf Luftfahrt spezialisierte Zeitschriften ins Leben. Den Auftakt bildete die 1915 / 1916¹²⁵ als Organ dieses Verbandes publizierte *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*¹²⁶, die sich als Sportzeitschrift zur Propagierung eigener Ideale verstand. Die Berichte über Luftfahrtentwicklungen im In- und Ausland stammten aus der Feder teilweise bekannter Akteure aus dem Wirkungskreis des *Aero-Club*.¹²⁷ Ab November 1919 erschien am selben Ort zudem für sehr kurze Zeit eine neue Publikation des nationalen *Aero-Club*, die *Revista Brasileira de Aviação*.¹²⁸ Aufgrund der diskontinuierlichen Erscheinungsperioden ergänzen diese auf Luftfahrt spezialisierten Organe die Analyse zwar stellenweise, doch eine systematische Gegenüberstellung der hier mutmaßlich produzierten Spezialdiskurse gegenüber des in der allgemeinen Presse vermittelten populären Wissens über Luftfahrt kann nicht geleistet werden.

Neben der Presse und einem vielfältigem, größtenteils darin abgedrucktem Bildfundus als Hauptsäulen der Untersuchung wurde weiteres Quellenmaterial aus diversen Archiven herangezogen, etwa Regierungskommunikationen, die über Debatten in politischen Versammlungen berichten, in Buchform publizierte Traktate, die die zeitgenössische Sicht auf Luftfahrt erhellen, von den Flugpionieren selbst verfasste Reden oder Schriften, auf deren Gedankengut sich dann auch die Narrative zu diesen Akteuren stützen sollten, aber auch Lieder und

¹²⁴ Die Zeitschrift trug zwischen 1911 und 1913 den Untertitel „Revista de Engenharia e Especialmente de Viação“, von 1914 bis 1921 den Untertitel „Revista Quinzenal de Transportes, Economia e Finanças“.

¹²⁵ Zwischen Februar 1915 und Juli/August 1916 liegt die Zeitschrift in der *Biblioteca Nacional* lückenlos vor. Weitere Ausgaben sind in den einschlägigen brasilianischen Archiven nicht verzeichnet. Es ist daher davon auszugehen, dass die Herausgabe mit der Ausgabe Juli/August 1916 eingestellt wurde.

¹²⁶ Anfangs unter dem Titel „Revista do Aero Club Brasileiro“; später lebt diese Bezeichnung im Untertitel fort.

¹²⁷ Zum Profil der Zeitschrift vgl. „A nossa remodelação. O programma do ‚Aerophilo‘“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 09.1915, o. S. sowie „Aero-Club Brasileiro. Boletim Oficial“, Abschnitt „Creação da Revista“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 11.1915, o. S.

¹²⁸ Sie trägt den Untertitel „Orgão Oficial do Aero Club Brasileiro“. Auch von dieser Zeitschrift liegen (unter anderem in der *Biblioteca Nacional*) lediglich die Ausgaben von November und Dezember 1919 vor und es besteht daher die Annahme, dass weitere Nummern nicht existieren.

Gedichte, deren teilweise lange anhaltender Erfolg auf die Einstellungen eines größeren Publikums verweisen.¹²⁹

Die Arbeit gliedert sich in drei große Abschnitte, die sich aus der hier verfolgten Fragestellung ergeben. Dabei fokussieren die Kapitel die jeweils in bestimmten Zeitspannen herausgebildeten oder in diesen Phasen besonders wirkmächtigen diskursiven Muster, anhand derer, ausgehend von den Errungenschaften bestimmter Luftfahrtpioniere, nationale Bedeutung produziert wurde. Der Aufbau folgt also gleichermaßen chronologischen wie thematischen Gesichtspunkten.

Das erste Hauptkapitel nimmt die drei Erfinderpioniere Bartolomeu de Gusmão, Augusto Severo und Alberto Santos-Dumont in den Blick. Die in der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts produzierten Bild- und Textdiskurse zu diesen (teils schon in früheren Jahrhunderten wirkenden) Akteuren, so argumentiere ich, mündeten in der Konstruktion des Mythos von Brasilien als einer Erfindernation. Zeitlich gesehen fokussiert dieses Kapitel die erste Dekade des 20. Jahrhunderts. Zwar spielte sich die Luftfahrtentwicklung vor 1910 vornehmlich außerhalb Brasiliens ab, doch ließen sich anhand der Vereinnahmung der in Europa agierenden brasilianischen Luftfahrtpioniere Vorstellungen von einem vorderen Standort der Nation innerhalb der Welt formulieren. Gleichzeitig zieht sich der Mythos von Brasilien als Wiege der Luftfahrt durch die gesamte Luftfahrtgeschichte, so dass dieses Kapitel die Basis für die Analysen im weiteren Verlauf darstellt.

Den Ausgangspunkt des zweiten Kapitels bildet das Jahr 1910, als sich Brasilien vom Zuschauer zum Schauplatz der ‚modernen‘ Luftfahrt wandelte. Anders als viele Luftfahrtgeschichten suggerieren, kristallisierte sich in Anbetracht der hier verfolgten Fragestellung jedoch weniger diese als vielmehr eine andere Zäsur heraus. So lässt sich anhand der textuellen und visuellen Repräsentationen zu den zwischen 1912 und 1914 von Edu Chaves vollbrachten Streckenflügen durch das brasilianische Territorium eine neue Dimension der nationalen Relevanz von Luftfahrt ablesen, die eng mit der Wahrnehmung der nationalen Topo- und Geografie, kurz, mit spezifischen Raumvorstellungen verknüpft ist und die räumlichen Dimensionen von Luftfahrt und insbesondere von Chaves’ Streckenflügen in den Mittelpunkt rückt.

Der dritte Teil der Arbeit beschäftigt sich mit bedeutenden Flügen, die Brasilien ab der dritten Dekade mit anderen Nationen und (Teil-) Kontinenten verbanden.

¹²⁹ Für genauere Angaben vgl. das Quellenverzeichnis am Ende der Arbeit.

Im Fokus stehen der zwischen argentinischen und brasilianischen Kandidaten heiß umkämpfte Pionierflug zwischen Buenos Aires und Rio de Janeiro, der schließlich Ende 1920 vom Brasilianer Edu Chaves vollbracht wurde, und die beiden anlässlich des *Centenário* der brasilianischen Unabhängigkeit zwischen 1922 und 1923 ausgeführten Flüge – über den Doppelkontinent von New York nach Rio de Janeiro durch ein US-amerikanisch-brasilianisches Team (Walter Hinton (1888-1981) und Pinto Martins (1892-1924)) und über den Südatlantik von Lissabon nach Rio de Janeiro durch zwei portugiesische Piloten (Sacadura Cabral und Gago Coutinho). Anhand der Analyse der Diskurse und Repräsentationen zu diesen Flugunternehmungen und ihren Akteuren wird gezeigt, wie über die Propagierung von Zusammengehörigkeiten und Abgrenzungen letztlich nationale Differenz konstruiert und Vorstellungen von einer brasilianischen Vormachtstellung auf dem südamerikanischen Teilkontinent, dem Doppelkontinent oder gar auf der Welt untermauert werden konnten.

1. BRASILIANISCHE LUFTFAHRTPIONIERE IN EUROPA: DIE IDEE VON BRASILIEN ALS EINER ‚ERFINDERNATION‘

1929 erschien in Brasilien erstmalig eine Briefmarkenserie, die sich nationalen Luftfahrtpionieren und ihren Errungenschaften widmete (Abbildung 1).¹³⁰



Abbildung 1: Briefmarkenserie zur Luftfahrt, 1929. *Fundação Santos Dumont* (Bereich „Diversos“, Umschlag Nr. 38: „Selos comemorativos da aviação“).

Die einzelnen Bildmotive und ihre Gruppierung verweisen auf die Bedeutung insbesondere dreier früher Luftfahrtpioniere für die Erzählung einer nationalen Heldensaga. Die ersten fünf Marken der Reihe bilden größtenteils unterschiedliche Fluggeräte an entsprechenden historischen Schauplätzen und damit erinnerungswürdige Flugszenen ab. Einzig die 50-*Reís*-Marke weicht von diesem Muster ab und zeigt stattdessen das 1922 in Santos errichtete Denkmal für den

¹³⁰ Vgl. *Catálogo de Selos do Brasil 2008. Edição completa*, 56. edição, São Paulo 2008, S. 115 sowie „Selos comemorativos da aviação“, Umschlag Nr. 38, Bereich „Diversos“, aus der Sammlung der *Fundação Santos Dumont*.

Luftfahrtpionier Bartolomeu de Gusmão. Nicht nur die aus diversen Medien bekannten, da vielfältig reproduzierten Bildmotive, sondern auch zusätzliche Über- und Unterschriften, die das jeweilige Datum des denkwürdigen Fluges sowie den Namen des Fluggerätes und des Fliegers angeben, sorgen für eine eindeutige und schnelle Identifizierung. Die drei Marken mit den höchsten Werten stellen die Akteure selbst in den Mittelpunkt und präsentieren das klassische Erfindertrio Bartolomeu de Gusmão, Augusto Severo und Santos-Dumont in Form lorbeerumrankter, mit ihren Namen beschrifteter Portraitmedaillons.

Neben des kurz vor der Herausgabe der Marken, im Jahr 1927 von João Ribeiro de Barros vollbrachten Transatlantikfluges nach Brasilien gedenken die niedrigwertigen Marken vier Flugereignissen, die nicht nur außerhalb des Landes stattfanden, sondern zudem lange Zeit zurückreichten. So erinnert die erste Marke – wie auch das darauf abgebildete Denkmal – an die 1709 von Bartolomeu de Gusmão, dem „Wegbereiter der Luftfahrt“, in Lissabon durchgeführten Ballonexperimente.¹³¹ Weitere Motive zeigen Szenen am Pariser Himmel, nämlich Augusto Severos Luftschiff *Pax*, mit dem er 1902 tödlich verunglückt ist, sowie Alberto Santos-Dumonts Luftschiff *N. 6*¹³² und das Flugzeug *14-bis*, die jeweils für die erfolgreiche Demonstration der Lenkbarkeit von Ballonen (1901) sowie die Realisierung des ersten ‚schwerer-als-Luft‘-Fluges in Europa (1906) stehen.¹³³ Dabei korreliert der aufsteigende Wert der Briefmarken mit der zeitlichen Aufeinanderfolge der Erfindungen. Die hier zum Ausdruck kommende Erzählweise fügt sich insofern in klassische Fortschrittsgeschichten steter wissenschaft-

¹³¹ Die Bildunterschrift auf dieser Marke (die in den anderen Fällen den Eigennamen des jeweils abgebildeten Fluggerätes angibt) ehrt de Gusmão als „precursor da aviação“ (dt. „Wegbereiter der Luftfahrt“, vgl. zu diesem Titel auch Kapitel 1.1.). Sowohl die genaue Bezeichnung wie auch das Design des von Bartolomeu de Gusmão vorgeführten (hier aber nicht abgebildeten) Fluggerätes sind – wie die Untersuchung noch zeigen wird – unterschiedlich überliefert und von vielfältigen Spekulationen umrankt, was die Entscheidung für ein von den anderen Marken divergierendes Bildmotiv (und eine entsprechend vom üblichen Muster abweichende Bildunterschrift) bis zu einem gewissen Grad erklärt.

¹³² Santos-Dumonts Luftschiffe trugen keine Namen, dafür eine fast durchgehende Nummerierung nach der Reihenfolge ihrer Entstehung, vgl. Henrique Lins de BARROS: *Alberto Santos-Dumont*, Rio de Janeiro 1986, S. 49 f. Die entsprechenden Nummern waren in zeitgenössischen Quellen oft mit dem abgekürzten Buchstaben „N.“ für „número“ (dt. „Nummer“) versehen. Hieran orientiert sich die Bezeichnung in dieser Arbeit.

¹³³ Zur Beschreibung der Briefmarken zu Santos-Dumont vgl. auch Roberto PEIXOTO: Santos Dumont na Filatelia, in: *Jornal do Brasil*, [17.08.1956], S. [?] (*Museu Paulista, Coleção Amadeu da Silveira Saraiva*, „Pasta 8: Recortes de Jornais, Relatórios e Hinos“).

licher und (luftfahrt-) technischer Perfektionierung vom Ballon über das Luftschiff bis schließlich zum Flugzeug (und dem damit jüngst vollbrachten Transatlantikflug) und verbindet diese mit nationalen Pionierfiguren.¹³⁴

Die Serie erweist sich in mehrerlei Hinsicht als aufschlussreich: Insofern als Briefmarken nicht zuletzt als Medium staatlich-ideologischer Selbstdarstellung genutzt werden, lassen die zwei Bildsequenzen auf die hohe politische Relevanz von Luftfahrt im Brasilien der ausgehenden 1920er Jahre und ein Selbstverständnis als eine in den technologischen Fortschrittsprozess eingebundene Nation schließen.¹³⁵ Dabei standen weniger die Errungenschaften der neuen Zeit im Vordergrund – von denen es auch einige gegeben hätte¹³⁶ – als vielmehr die Helden vergangener Zeiten, an deren Erfolge die zum Herausgabezeitpunkt erfolgreichen Flieger wie João Ribeiro de Barros anzuknüpfen schienen. Führt man sich Auswahl und Gruppierung der Einzelmotive vor Augen, so entsteht der Eindruck, dass die Erinnerung an Luftfahrtereignisse und -pioniere starren Mustern entsprach. Eine Serie ohne Bartolomeu de Gusmão, Augusto Severo und Alberto Santos-Dumont, die sowohl in der Sequenz der Flugszenen als auch in derjenigen der Erfinderhelden auftauchten, war offensichtlich schlichtweg undenkbar, während die Repräsentation von João Ribeiro de Barros und seinem Transatlantikflug als fakultative Option gewertet werden kann, die wohl dem zeitlich nahen Erscheinungsdatum der Briefmarken geschuldet sein dürfte. Entsprechend ging sein Transatlantikflug in die erste Markengruppe zu den denkwürdigen Flugszenen ein, seiner Person wurde aber nicht zusätzlich mit einer Portraitmarke gedacht. Dies lässt erahnen, wie bedeutsam und wirkmächtig die ersten Flugpioniere bereits in frühen Jahren für die Erinnerungskultur der Luftfahrt waren. Diese Annahme kann mit zahlreichen Bild- und Text-Zeugnissen aus der zweiten und dritten Dekade des 20. Jahrhunderts untermauert werden, in

¹³⁴ Zum Mythos wissenschaftlich-technischen Fortschreitens in Luftfahrtgeschichten vgl. HÖHLER: Luftfahrtforschung und Luftfahrtmythos, S. 21 ff. und 119. Zu einer allgemeinen Kritik an der deterministischen Ausrichtung vieler Luftfahrtgeschichten, die den technologischen Fortschritt quasi automatisch voraussetzen anstelle ihn zu hinterfragen, vgl. zudem SYON: Understanding the Air Age, S. 1747 und TRISCHLER: Luft- und Raumfahrtforschung, S. 31 und 34 f.

¹³⁵ Zur Funktion und Quellenkritik von Briefmarken vgl. Michael SAUER: Originalbilder im Geschichtsunterricht – Briefmarken als historische Quellen, in: Gerhard Schneider (Hg.): *Die visuelle Dimension des Historischen. Hans-Jürgen Pandel zum 60. Geburtstag*, Schwalbach am Taunus 2002, S. 158-169, hier S. 160.

¹³⁶ Eine repräsentative Auswahl davon ist Thema in den Kapiteln 2 und 3 dieser Arbeit.

denen ebendiese drei Akteure, die „grandiose Trilogie“¹³⁷, wie sie ein Kommentator im Jahr 1930 feierte, als wegweisende Pioniere der brasilianischen Luftfahrt erinnert wurden.¹³⁸

Doch Briefmarken sind mehr als bloße Abbilder der derzeitigen Gedenkkultur. Wie auch andere weit verbreitete und auf vielfachen Wegen zirkulierende Bilder prägten und reproduzierten sie zugleich ebendiese historischen Imaginationen. Die teilweise bis heute anhaltende Wirkung dieser Vorstellungen lässt sich an mehreren Beispielen nachzeichnen. Schriften zur brasilianischen Luftfahrtsgeschichte – die sich in ihrer Mehrzahl an einer nationalistischen Geschichtsdeutung orientieren – schließen an diese früh entwickelten ‚Drehbücher‘ an: Als klassische Trias der Anfänge der Luftfahrt werden meist Bartolomeu de Gusmão, Alberto Santos-Dumont und Augusto Severo präsentiert, in einem Werk sogar bezeichnet als „heilige Dreifaltigkeit“¹³⁹. Dasselbe gilt für das Zentrum der nationalen Erinnerungskultur der Luftfahrt, das *Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER)*, das mit symbolischen Sitzen an herausragende Persönlichkeiten der brasilianischen Luftfahrtgeschichte erinnern möchte. Die ersten drei Stühle – die für die frühesten erinnerungswürdigen Luftfahrtpioniere stehen – gedenken der heldenhaften Leistungen ebendieser drei Akteure. Auch wenn darauf verwiesen wird, dass die Auswahl aufgrund einer Recherche zu 50 Personen der zivilen und militärischen Luftfahrt getroffen wurde¹⁴⁰ und damit eine vermeintliche Objektivität suggeriert wird, ist die Zusammenstellung weder zufällig noch einer zugrunde liegenden ‚Wahrheit‘ geschuldet. Vielmehr – so meine These – ist sie darauf zurückzuführen, dass sich diese drei Luftfahrtpioniere besonders eigneten (und bis heute eignen), eine Heldensaga von Brasilien als

¹³⁷ Im Original: „trilogia magnífica“, vgl. „Nossa glória“, in: O Paiz, 24.05.1930, S. 3.

¹³⁸ Vgl. exemplarisch den Leitartikel (ohne Titel) in: Revista do Aero Club Brasileiro, 02.1915, o. S. sowie den Beleg in der vorherigen Fußnote (137). Weitere Verlautbarungen dieser Art werden im Verlauf der Untersuchung an diversen Stellen angeführt.

¹³⁹ Im Original: „Trindade sagrada“, vgl. Domingos BARROS: *Aeronáutica Brasileira*, Rio de Janeiro 1940, S. 40. Exemplarisch für eine derartige Ausrichtung vgl. ebenso C. A. WERLANG: *Três pioneiros do ar: Bartolomeu de Gusmão, Augusto Severo, Santos Dumont*, Rio de Janeiro o. J. [1944] und José Garcia de SOUZA: *Evolução da aeronáutica no Brasil. Bibliografia. Documentos. Fotografias. Vol. 1*, 5 Bände, Rio de Janeiro 1945, bei dem allerdings vor allem Bartolomeu de Gusmão und Santos-Dumont im Vordergrund stehen.

¹⁴⁰ Vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 20 ff.

einer Erfindernation zu erzählen, mit der Brasiliens Bedeutung für die Weltgeschichte – und damit Brasiliens Platz in der Welt – symbolisch untermauert werden konnte.

Wenn ich mich im Folgenden ausgerechnet diesen drei Flugpionieren widme, so beabsichtige ich damit nicht in die Fußstapfen einer nationalistisch gefärbten Geschichtsschreibung und Gedenkkultur zu treten, wie sie sich par excellence im Standardwerk zur brasilianischen Luftfahrtgeschichte des *INCAER* manifestiert. Dessen Autoren werden nicht müde, die Errungenschaften dieser frühen Pioniere (und vor allem diejenigen von Bartolomeu de Gusmão und Alberto Santos-Dumont) und damit die entscheidende Mitwirkung von Brasilianern an der universalen Herausforderung des Fliegens in den drei zentralen Disziplinen ‚Ballon‘, ‚Luftschiff‘ und ‚Flugzeug‘ – eine weitere bedeutungsschwere Trias in den Narrativen – über nahezu zwei Jahrhunderte hinweg zu betonen:

„Homens de todos os quadrantes esforçaram-se na perseguição deste objetivo, mas foi o talento de grandes brasileiros que contribuiu de maneira decisiva para a criação da tecnologia capaz de vencer a gravidade e elevar o homem acima da superfície terrestre. Assim, embora separados por um período de quase duzentos anos (1709-1906), foram dois brasileiros que tiveram o privilégio de abrir e fechar o ciclo pioneiro da conquista do ar, através da tríade de engenhos aéreos balão – dirigível – aeroplano. Seus nomes: Bartolomeu de Gusmão e Santos-Dumont. Aquele, em 1709, com o seu balão, e este, em 1906, com o 14-bis, fediniram marcos incontestes da primazia brasileira na conquista do ar.“¹⁴¹

Abweichend von der daraufhin in diesem Werk gestellten Frage, die ohne Rückgriff auf nationales Pathos kaum zu beantworten ist, nämlich, warum ausgerechnet Brasilianer eine herausragende Stellung in der ‚Eroberung der Lüfte‘ einnahmen¹⁴², interessiert in diesem ersten Kapitel, inwiefern und auf welche Weise brasilianische Luftfahrtpioniere und ihre Errungenschaften Deutungen von der Nation und ihrem Platz in der Welt prägten. Ich frage also nicht danach, wie die brasilianische Nation solch erfolgreiche Flieger, sondern umgekehrt, wie Repräsentationen dieser Pioniere Vorstellungen von der Nation hervorzubringen vermochten. Entsprechend liegt der Fokus weniger auf den erfinderischen und fliegerischen Leistungen an sich als vielmehr auf der zeitgenössischen Resonanz, die sich als besonders weitreichend und wirkmächtig erweist. Es geht mir darum nachzuzeichnen, wie Bartolomeu de Gusmão,

¹⁴¹ INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 115.

¹⁴² Vgl. ebd., S. 116.

Augusto Severo und Alberto Santos-Dumont zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu nationalen Erfinderhelden gemacht wurden und damit das Selbstbild Brasiliens als einer Erfindernation maßgeblich prägten. Inwiefern eigneten sich gerade diese drei Fluggpioniere zur Vereinnahmung als Nationalhelden und als Projektionsfläche für die nationale Selbstvergewisserung? Mit Hilfe welcher Elemente wurde diese Heldensaga geschrieben und verbreitet, und welche Wirkung konnte oder sollte damit erzielt werden? Wie spielten in diesem Konstruktionsprozess ‚Nation‘ und ‚Welt‘ zusammen – sei es hinsichtlich des Schauplatzes ihres Wirkens, sei es hinsichtlich der Anerkennung ihrer Leistungen innerhalb und außerhalb der nationalen Grenzen? Welche Verknüpfungen bestanden zwischen den Erzählungen zu den einzelnen Pionieren und wie verbanden sich diese zu einer Gesamterzählung von der brasilianischen Erfindernation?

Die Anordnung der Unterkapitel orientiert sich an der Chronologie des Wirkens dieser Pioniere und der brasilianischen Antworten darauf. Die Analyse beginnt mit der in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts verstärkt einsetzenden und zu bestimmten Gedenkdaten kulminierenden Rückbesinnung auf Bartolomeu de Gusmão als dem ‚rechtmäßigen‘ Erfinder der Heißluftballonfahrt (1.1). Vier weitere Unterkapitel setzen sich in chronologischer Abfolge mit Schlüsselmomenten in der Konstruktion von Augusto Severo und Alberto Santos-Dumont als nationale Erfinderhelden auseinander. Das Panorama reicht von Reaktionen auf die erfolgreich demonstrierte Lenkbarkeit von Ballonen durch Santos-Dumont in Paris im Jahr 1901 (1.2) über den im Mai 1902 tödlich verlaufenden Luftschiff-Flug von Augusto Severo (1.3) bis hin zu Santos-Dumonts Heimatbesuch im Jahr 1903 (1.4) und seinen späteren Errungenschaften als Flugzeugkonstrukteur und -pilot im Zeitraum zwischen 1906 und 1909 (1.5). Mit der ausgehenden ersten Dekade enden Santos-Dumonts schöpferische Aktivitäten im Bereich der Luftfahrt, und damit kann auch die Grundlagenarbeit der diskursiven Konstruktion der brasilianischen Erfindernation als abgeschlossen gelten. Doch kommen wir zunächst zu Bartolomeu de Gusmão und damit demjenigen Akteur, der zum Ursprungs- oder auch Gründungsmythos der Erfindernation stilisiert werden sollte.

1.1 BARTOLOMEU DE GUSMÃO UND SEINE BALLONVORFÜHRUNGEN ALS URSPRUNGSMYTHOS DER ‚ERFINDERNATION‘ (1709 - 1909 - 1924)

Repräsentationen seiner Person und der mit ihm verknüpften Fluggeräte zierten die Titelblätter brasilianischer Zeitschriften und ihrer lokalen Beilagen, zahlreiche Artikel in Zeitungen, Luftfahrtmagazinen oder Illustrierten riefen sein Lebenswerk in Erinnerung¹⁴³, Flugwettbewerbe¹⁴⁴ und -apparate¹⁴⁵ wurden nach ihm benannt, Gemälde und deren Abdrucke in der Presse¹⁴⁶ verbreiteten in die zeitgenössische Bildsprache übersetzte Imaginationen der längst verstorbenen

¹⁴³ Entsprechende Beispiele folgen im Analyseteil weiter unten. Für Titelblattillustrationen vgl. auch Abbildung 4. Zu Presseartikeln vgl. zudem Fußnote 149.

¹⁴⁴ Im Februar 1911 wurde der von seiner Geburtsstadt Santos ausgerufene *Premio Bartholomeu de Gusmão* erkämpft, vgl. „Aereonautica [sic]“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 03.1911, S. 14 f. und INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 372.

¹⁴⁵ So etwa das erste, 1894 fertig gestellte Luftschiff von Augusto Severo mit dem Namen *Bartolomeu de Gusmão*. Vgl. dazu auch Kapitel 1.3.

¹⁴⁶ Eines der meist reproduzierten ist das vom brasilianischen Künstler Benedito Calixto (de Jesus) 1902 geschaffene Portrait mit dem Titel „Bartolomeu de Gusmão“. Erst 1940 wurde ihm mit dem Gemälde von Bernardino de Souza (Pereira), das de Gusmãos erste Ballonvorführung am portugiesischen Königshof zum Thema hat, ein künstlerisches Werk zur Seite gestellt, das eine ähnliche Breitenwirkung erzielte (beide derzeit im Besitz des *Museu Paulista*). Die Bilder sind in zahlreichen Werken reproduziert, unter anderem in: Manuel Bezerra Barreto REALE: *Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão. Precursor da Aeronáutica. Patrono do Incaer*. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), o. J., online verfügbar unter http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_gusmao.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 2 und 8; Rodrigo Moura VISONI / João Batista Garcia CANALLE: Bartolomeu Lourenço de Gusmão: o primeiro cientista brasileiro, in: *Revista Brasileira de Ensino de Física [online]* Bd. 31 / H. 3 (2009), S. 1-12, hier S. 5 und 8; Lorelai Brilhante KURY: Bartolomeu Lourenço: Fragmentos sobre a invenção de um herói, in: Carlos Fiolhais / Francisco Caruso / Adílio Jorge Marques et al. (Hg.): *Bartolomeu Lourenço de Gusmão. O padre inventor*, Rio de Janeiro 2011, S. 56-73, hier S. 67. Zum Produktionskontext und zum symbolischen Charakter der Gemälde vgl. ebd., S. 66. Für zeitgenössische Abdrucke des Calixto-Portraits vgl. unter anderem „Chronica“, in: *Revista da Semana*, 06.09.1903, S. 6; „A Conquista do Ar“, in: *Primavera*, 11.1913, o. S.; Titelseite des von *Brasil Ilustrado* veröffentlichten „Suplemento de Santos“ vom 15.06.1920 sowie „O segundo centenário do falecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: *A Tribuna*, 19.11.1924, S. 1 f. Dieser Artikel, der noch an weiteren Stellen der Untersuchung zitiert wird, findet sich reproduziert und transkribiert auf <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0057c.htm>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

Schlüsselfigur – die Rückbesinnung auf (Frei / Padre¹⁴⁷) Bartolomeu Lourenço de Gusmão¹⁴⁸ (1685-1724), der als ‚Erfinder des Ballons‘ in die brasilianische (Luftfahrt-) Geschichte einging, erlebte um die Jahrhundertwende und in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts in Brasilien, aber auch über Brasiliens Grenzen hinaus einen Höhepunkt. Insbesondere anlässlich des 200-jährigen Jubiläums seiner Flugversuche im Jahr 1909 und zu seinem 200-jährigen Todestag im November 1924 wurde seiner ausgiebig gedacht.¹⁴⁹

¹⁴⁷ Der hin und wieder erwähnte Mönchstitel („Frei“) bezieht sich auf sein Noviziat zwischen 1699 und 1701 bei den Jesuiten in Salvador; die Anrede „Padre“ auf seine daraufhin in Brasilien erfolgte Ausbildung und Weihe (um 1708 / 1709) zum Priester. Vgl. REALE: Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 4 f.

¹⁴⁸ Die Forschung ist voll von Kommentaren zu den zu verschiedenen Zeitpunkten auftauchenden Versionen seines Namens und entsprechenden Schreibweisen (in den Quellen meist mit „h“: „Bartholomeu“; bisweilen zudem auf „-o“ endend: „Bartholomeo“). Zur Geschichte seines Namens vgl. REALE: Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 3 f.; HAGEDORN: Conquistadors of the Sky, S. 5 f. und Endnote 2; INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 70. Vgl. ferner BARROS: Desafio de voar, S. 51 und VISONI / CANALLE: Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 9 sowie HALLION: Taking Flight, S. 30 und 32. In dieser Arbeit werde ich mich an die heutzutage übliche Namensgebung und Schreibweise „Bartolomeu Lourenço de Gusmão“ halten und entsprechend die Kurzversionen „Bartolomeu de Gusmão“ beziehungsweise nur „de Gusmão“ verwenden.

¹⁴⁹ Eine Übersicht zu den 1909 vor allem in lateinamerikanischen und europäischen Presseorganen erschienenen Artikeln über Bartolomeu de Gusmão ist aufgeführt im Abschnitt „Bibliographie“ in: Le Vicomte de Faria, Président-Fondateur de l'Académie Aéronautique Bartholomeu de Gusmão: „II^e Centenaire de la Découverte des Ballons (8 août 1909). Le Précurseur des Navigateurs Aériens. Bartholomeu Lourenço de Gusmão. ‚L'Homme Volant‘. Portugues, Né au Brésil (1685-1724). Revendication en faveur du premier inventeur des aérostats (8 août 1709)“, Paris, 1910, S. 42-49. Zur Rolle des Gedenkjahres 1909 in der Befeuerung der Erinnerung an Bartolomeu de Gusmão vgl. auch KURY: Bartolomeu Lourenço, S. 59. Für Zeitungsartikel anlässlich des Gedenkjahres 1924 vgl. diverse im Verlauf der Analyse angeführte Quellen. Zu den Feierlichkeiten in Santos und Rio de Janeiro sowie zu den von der *Académie Aéronautique Bartholomeu de Gusmão* und anderen Institutionen in Portugal, Spanien und Frankreich ausgetragenen Gedenkveranstaltungen vgl. „Bicentenario do fallecimiento do Padre Bartholomeu de Gusmão“, in: Careta, 29.11.1924, S. 17 und „O segundo centenário do fallecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 1 f. Zu einem 1912 von der spanischen Stadt Toledo aufgestellten Stein für das nachträglich ausfindig gemachte Grab und einem ebenfalls 1912 auf Initiative des portugiesischen *Aero Club* am historischen Schauplatz seiner Flugversuche in Lissabon errichteten Gedenkstein vgl. ebd. und „Discurso do Comendador Alfaia Rodrigues na inauguração do monumento em 7 de setembro de 1922“, in: Revista do Instituto Historico e Geographico de São Paulo, Vol. XXII, consagrado à passagem do 1º centenário da independencia do Brasil em São Paulo, São Paulo: 1923, (im Folgenden zitiert als „Revista do IHGSP, 1923“), S. 70-75, hier S. 74.

Auch wenn der in Brasilien geborene Tüftler und Konstrukteur in einer Epoche wirkte, die nicht im Fokus dieser Arbeit steht, kann er kaum ausgespart werden, nimmt das Gedenken und der Verweis auf ihn doch im hier untersuchten Zeitraum (und sogar bis heute) einen zentralen Platz in denjenigen Diskursen ein, die die transnationale Entwicklung der Luftfahrttechnologie als nationale (und zeitweise auch als regionale¹⁵⁰ oder lusitanische¹⁵¹) Errungenschaft präsentieren. Zudem gehe ich in Anlehnung an Jan Assmann, Herfried Münkler und andere Gedächtnis- und Mythenforscher davon aus, dass auch diese rückwirkend konstruierten, auf Bartolomeu de Gusmão rekurrierenden Narrative weniger auf die von ihm gestaltete Vergangenheit als vielmehr auf die Sinnbedürfnisse der diese Erinnerungsfiguren produzierenden Gegenwart verweisen.¹⁵²

Um diese Narrationen, die insofern zentral für die hier durchgeführte Untersuchung sind, besser verstehen und einordnen zu können, erfolgt zunächst ein kurzer Überblick über sein Leben und Wirken, wenngleich dessen Erforschung von vielen Fragezeichen bestimmt ist.¹⁵³ Im Anschluss steht die posthume Resonanz auf seine Person und seine Erfindung im Mittelpunkt der Analyse. Dabei geht es insbesondere um ein grundlegendes Verständnis der diskursiven Mechanismen, mit denen ihm in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts in Brasilien Bedeutung zugeschrieben wurde und die Klärung der Frage, mit welchen Absichten und Wirkungen – oder um mit Assmann zu sprechen: aus welchem gegenwärtigen Sinnbedürfnis heraus¹⁵⁴ – dies geschah. Wie spielten historische Zeugnisse, historiografische Deutungen und mythologische Vorstellungen, Bild- und Textmaterial in diesem Prozess des Erinnerns zusammen, und welche Botschaft(en) vermittelte das auf diese Weise gezeichnete Bild von Bartolomeu de Gusmão? Welche nationalen und transnationalen

¹⁵⁰ Siehe dazu Kapitel 2 in dieser Arbeit und die weiter unten folgenden Ausführungen zu Bartolomeu de Gusmãos Leben und Wirken (nach Fußnote 159).

¹⁵¹ Siehe dazu Kapitel 3.3 in dieser Arbeit.

¹⁵² Vgl. dazu Jan ASSMANN: *Mythos und Geschichte*, in: Helmut Altrichter / Klaus Herbers / Helmut Neuhaus (Hg.): *Mythen in der Geschichte*, Freiburg im Breisgau 2004, S. 13-28, insbesondere S. 13 ff.; Herfried MÜNKLER: *Die Deutschen und ihre Mythen*, Berlin 2009, S. 21 und viele weitere Seiten sowie Herfried MÜNKLER: *Geschichtsmythen und Nationenbildung*, in: Bundeszentrale für politische Bildung (Hg.): *Dossier Geschichte und Erinnerung*, 28.03.2008, online verfügbar unter <http://www.bpb.de/geschichte/zeitgeschichte/geschichte-und-erinnerung/39792/geschichtsmythen?p=all>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

¹⁵³ Vgl. dazu KURY: Bartolomeu Lourenço, S. 57 und BEHRINGER / OTT-KOPTSCHALUSKI: *Traum vom Fliegen*, S. 288.

¹⁵⁴ Vgl. ASSMANN: *Mythos und Geschichte*, passim, insbesondere S. 15, 22 f. und 25 ff.

Konstellationen befeuerten die brasilianische Rückbesinnung auf diesen zu Lebzeiten und unmittelbar nach seinem Tod kaum beachteten Akteur, dessen Wirken zudem lange Zeit zurückreichte? Was unterschied die in Brasilien kursierenden von konkurrierenden Deutungen, wer vertrat und vereinnahmte diese, und an wen richteten sie sich? Welchen Platz nahm Bartolomeu de Gusmão laut dieser Wahrnehmung innerhalb der brasilianischen, aber auch der universalen Luftfahrtgeschichte ein? In welche Kontinuitätslinien wurde er eingereiht, welche Zäsuren markierte er? Kurz: Welche sekundären Botschaften verbergen sich hinter der Rückbesinnung auf diesen Flugpionier und was sagen diese aus über Brasiliens Blick auf die Welt und den eigenen Platz darin in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts?

Die Frage nach der posthumen Rezeption und symbolischen Repräsentation von Bartolomeu de Gusmão findet in der bisherigen historischen Forschung kaum Berücksichtigung, wenn man von Kurys Gedanken zur Heldenkonstruktion Bartolomeu de Gusmãos durch die Historiografie absieht.¹⁵⁵ Die meisten

¹⁵⁵ KURY: Bartolomeu Lourenço. Ein umfassender Überblick über die frühere Historiografie zu de Gusmão findet sich in INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 68 f. Weniger Objekt einer kritischen Betrachtung als vielmehr eine Art Vorspiel auf den folgenden patriotischen Lobgesang zielt diese Darstellung darauf ab, die ‚Verdienste‘ verschiedener (größtenteils portugiesischer und brasilianischer) Historiker im Prozess der Anerkennung dieses nationalen Helden zu würdigen. Das Zusammenspiel zwischen Geschichtsschreibung und Heldenkonstruktion bleibt dabei jedoch – anders als bei Kury – im Dunkeln. Aus dem Bereich der Literaturwissenschaften liegt zudem eine Dissertationsschrift vor, die die Repräsentation von de Gusmão in zwei literarischen Werken des 20. Jahrhunderts vergleicht, nämlich in denen von Taunay (1942) und Saramago (1983), und sich dabei vor allem auf die Darstellung und Konstruktion der Heldenfigur fokussiert. Während de Gusmão bei Taunay als religiöser und von der portugiesischen Gesellschaft verkannter großartiger Wissenschaftler erscheint, zeichnet Saramago ihn als unausgebalancierten profanen Häretiker, der im Wahnsinn endet. Vgl. Inaiê Lisandre Costa Garcia SANCHEZ: *Hibridização e vida social. Um olhar comparativo entre Memorial do convento, de José Saramago e Bartolomeu de Gusmão: Inventor do aerostato, a vida e a obra do primeiro inventor americano, de Afonso de E. Taunay*, Tese (Doutorado), São Paulo 2011. Zur Repräsentation von de Gusmão in Saramagos *Memorial do Convento* vgl. zudem David G. FRIER: Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão: Inspiration for Memorial do Convento?, in: *Romance Quarterly* Bd. 50 / H. 1 (2003), S. 56-68. Auch wenn es sich um literarische Konstruktionen handelt, sind sie dennoch insofern hier erwähnenswert, als sie sich (wie im Falle Taunays) mit historiografischen Deutungen überschneiden oder sich (wie Saramago) zumindest darauf stützen und gleichzeitig in diese fortwirken können, wie sich unter anderem an den variierenden Spekulationen der Geschichtsschreibung bezüglich de Gusmãos letzter Lebenswochen verdeutlicht. Vgl. dazu auch Célia Cristina da Silva TAVARES: Bartolomeu de Gusmão e a Inquisição portuguesa – Século XVIII, in: *Folhais / Caruso / Marques et al.* (Hg.): *Bartolomeu Lourenço de Gusmão*, S. 75-91, hier S. 75 ff.

(portugiesischsprachigen) Werke beschränken sich vielmehr auf die – oftmals ungewisse oder in Teilen auch kontrovers diskutierte – Zusammentragung seiner Lebensstationen, bisweilen sogar eingerahmt in eine von nationalem Pathos getragene, unkritische Lobhudelei.¹⁵⁶ Dabei schreiben diese biografischen Portraits im Wesentlichen die bahnbrechenden, aber einseitigen Forschungen einer heroisierenden Geschichtsschreibung von Afonso de Escagnolle Taunay fort.¹⁵⁷

Die folgende Analyse verschreibt sich weniger den vielen Fragezeichen, die sich bezüglich de Gusmãos Leben und Wirken stellen. Vielmehr zielt sie darauf ab, die sich in den meisten Werken manifestierende „fast schon hagiografische Geschichtsschreibung“^{cc158} aufzubrechen und eine neue Deutungsperspektive zu erarbeiten, die sich aus der Untersuchung der diskursiven Vermittlung und Heldenkonstruktion de Gusmãos in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts ergibt. Gleichzeitig bilden die hier entwickelten Gedanken und Ergebnisse einen zentralen Ausgangspunkt für die Analysen im weiteren Verlauf der Arbeit, denn auch die Diskurse zu anderen Erfinder- und Fliegerhelden griffen – wie wir noch sehen werden – auf die ‚Ur-Figur‘ Bartolomeu de Gusmão zurück.¹⁵⁹ Doch

¹⁵⁶ Letzteres trifft vor allem zu auf REALE: Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, stellenweise aber auch auf VISONI / CANALLE: Bartolomeu Lourenço de Gusmão und INCAER: História Geral, Vol. 1. Positive Ausnahmen sind HALLION: Taking Flight und Carlos FIOLE: Bartolomeu de Gusmão e o seu balão, in: Fiolhais / Caruso / Marques et al. (Hg.): Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 15-31, die jedoch ebenfalls nur Leben und Werk, nicht aber die post-hume Rezeption berücksichtigen, und der schon oben erwähnte Artikel KURY: Bartolomeu Lourenço.

¹⁵⁷ Der seinerzeit führende Historiker aus São Paulo und einstmalige Direktor des *Museu Paulista* leistete mit zahlreichen Werken in den 1930ern und 1940ern zwar wichtige Beiträge zur Erforschung der Vita von de Gusmão und erschöpfte damit im Wesentlichen die bisher zur Verfügung stehenden Quellen. Gleichzeitig war er aber auch unübersehbar in das Projekt einer heroisierenden Geschichtsschreibung eingebunden, die die führende Rolle São Paulos in der als ‚fortschrittlich‘ gedachten Nation herauszustellen bemüht war. Laut INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 69 sei nach Taunay – trotz vieler Forschungslücken – kaum Neues über de Gusmão geschrieben worden. Eine ähnliche Meinung vertritt auch KURY: Bartolomeu Lourenço, S. 66. Zu Taunays Werken und seiner Einbindung in Institutionen der Geschichtsdeutung und -konstruktion vgl. ebd., S. 57, 59 und 66; KUHN: History of Aeronautics, S. 4 und 20 f.; SANCHEZ: Hibridização e vida social, S. 220-225.

¹⁵⁸ Im Original: „escrita da história quase hagiográfica“, vgl. KURY: Bartolomeu Lourenço, S. 59.

¹⁵⁹ Der in den folgenden Kapiteln noch genauer herauszuarbeitende Zusammenhang zwischen dem Narrativ zur ‚Ur-Figur‘ Bartolomeu de Gusmão und den zeitgenössischen Erfolgen brasilianischer Luftfahrtpioniere wurde bisher allenfalls von Kury gesehen, wenngleich nicht näher ausgeführt oder belegt. So erwähnt sie, dass die erfolgreichen Flüge von Santos-Dumont

zunächst: Was ist bekannt zu Bartolomeu de Gusmãos Leben und Wirken im ausgehenden 17. und beginnenden 18. Jahrhundert sowie zur zeitgenössischen Resonanz auf ihn?

Leben, Wirken und zeitgenössische Resonanz (17./18. Jahrhundert)

De Gusmão erblickte im Dezember 1685 in Santos das Licht der Welt. Damals noch eine kleine Ortschaft (port. „vila“) sollte sich Santos mit dem Kaffeehandel ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einer aufstrebenden Hafenstadt der *Província* und später des Bundesstaates São Paulo entwickeln und vor allem in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zum wichtigen Akteur und Argument im Diskurs um die Fortschrittlichkeit São Paulos (und in Verlängerung davon der Nation) werden, in der auch das Gedenken an diesen ‚Sohn‘ der Stadt symbolische Kraft erhielt.¹⁶⁰

Seine Erfindungsgabe schon in jungen Jahren in Brasilien unter Beweis gestellt¹⁶¹, begab sich Bartolomeu de Gusmão nach seiner Priesterweihe 1708/

im Jahr 1906 (zusammen mit dem 200-jährigen Jubiläum des Ballonfluges 1909) den Nationalstolz und die wieder auflebende Erinnerung an Bartolomeu de Gusmão befeuerten, vgl. KURY: Bartolomeu Lourenço, S. 59 und 62.

¹⁶⁰ Ich gehe im Kapitel zu Edu Chaves (2.2) näher auf diesen Aspekt ein. Die an De Gusmão ablesbare Verquickung zwischen Erinnerungspraktiken und Repräsentationen einer ‚modernen‘ Region und Nation spiegelt sich nicht zuletzt im (kaum zufälligen) Zusammenfall dreier Veranstaltungen am 7. September 1922. An diesem nationalen Feiertag zum 100-jährigen Jubiläum (*Centenário*) der brasilianischen Unabhängigkeit eröffnete seine Geburtsstadt nicht nur feierlich die Kaffeebörse von Santos, sondern weihte zudem das bereits aus der Briefmarkenserie bekannte Monument auf dem zentralen Platz der Stadt ein, brachte eine Gedenktafel an seinem Geburtshaus an und benannte eine Straße zu seinen Ehren um. Vgl. REALE: Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 10 f. Für die zeitgenössische Berichterstattung vgl. „Discurso do Comendador Alfaia Rodrigues na inauguração do monumento em 7 de setembro de 1922“, in: Revista do IHGSP, 1923, S. 70-75; „As comemorações do centenário“, in: A Vida Moderna, 05.10.1922; „O segundo centenário do falecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 1 f. Aus letzterem Artikel geht hervor, dass die Errichtung eines Monuments für de Gusmão in Santos schon seit 1907 im Gespräch war. Zu Straßenumbenennung und Gedenktafel vgl. JORNAL ELETRÔNICO NOVO MILÊNIO: *Padre ensina Europa a voar em balão. Bartolomeu de Gusmão foi o primeiro no mundo a demonstrar o aerostato*, 17.11.2012, online verfügbar unter <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0057.htm>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Als Überblick über die Entwicklung, Urbanisierung und Modernisierung der Stadt Santos vgl. João Emilio GERODETTI / Carlos CORNEJO: *Railways of Brazil in Postcards and Souvenir Albums*, São Paulo 2005, S. 23-34.

¹⁶¹ Für das *Seminário de Belém*, seinen Ausbildungsort, entwickelte er als 13-jähriger einen Mechanismus, um Wasser in beliebige Höhen zu transportieren, für das er im Nachhinein eine

1709 nach Lissabon und widmete sich der Konzeption und Entwicklung eines „Instrumentes zur Fortbewegung in der Luft“¹⁶². Im August 1709 führte er mehrere Testreihen am Hof des portugiesischen Königs Dom João V. durch, der seine Forschungen und Experimente in der Hoffnung auf die praktische Nutzbarkeit des Fluggerätes genehmigt und gefördert hatte.¹⁶³ Obwohl die letzten Zweifel über diese Flugserie nicht vollständig aus dem Weg geräumt sind¹⁶⁴, gehen die meisten Historiker davon aus, dass nach einigen Fehlschlägen die beiden letzten Versuche gelangen¹⁶⁵: Vor den Augen des Königs und zahlreicher anderer Repräsentanten des Hofes erhob sich ein kleiner, unbemannter, mit einer Wärmequelle ausgestatteter Ballon in die Lüfte und gelangte unversehrt wieder auf den Boden.¹⁶⁶

Art Patent („privilégio“) erhielt – als erster Brasilianer überhaupt, wie die nationalistische Historiografie häufig hervorhebt und damit seinen Status als ‚Ur-Figur‘ des brasilianischen Erfinderreichtums beschwört. Zu dieser (und einer weiteren) frühen Erfindung vgl. BARROS: *Desafio de voar*, S. 52 f.; VISONI / CANALLE: Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 6; REALE: Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 4 f.; FRANCISCO CARUSO / Adílio Jorge MARQUES: Bartolomeu de Gusmão: Raízes de um espírito inovador incompreendido, in: Fiolhais / Caruso / Marques et al. (Hg.): Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 32–55, hier S. 43–46.

¹⁶² Im Original: „instrumento para se andar pello ar“. Diese Formulierung entstammt dem 1709 eingereichten Antragsschreiben („petição“) de Gusmãos an den König. Eine der in mehreren Versionen vorliegenden Kopien der *petição* findet sich als Faksimile reproduziert in FIOLHAIS / CARUSO / MARQUES et al. (Hg.): Bartolomeu Lourenço de Gusmão. Transkribierte Version der *petição* ebenfalls ebd. und in INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 84. Einige Historiker gehen sogar von früheren Ballonversuchen de Gusmãos in Brasilien aus, können diese Annahme aber nur mit wenigen Belegen stützen, vgl. dazu ebd., S. 76 und HAGEDORN: *Conquistadors of the Sky*, S. 7. Unabhängig davon, wie man zu dieser These steht, ist sie meines Erachtens vor allem deswegen interessant, weil sich in ihr die enge Einbindung der Gusmão-Historiografie in das Projekt der Nationsbildung manifestiert, vermag sie doch nicht nur dem als national betrachteten Akteur, sondern darüber hinaus auch dem Schauplatz des portugiesischen Amerika und damit dem heutigen Brasilien Bedeutung zuzuschreiben.

¹⁶³ Die erhofften Anwendungen reichten vom schnellen Transport von Nachrichten über die Entdeckung der polaren Regionen bis zur präzisen Messung der Längengrade und sind sowohl an de Gusmãos Antrag („petição“) als auch an der vom König gewährten Konzession („alvará“) abzulesen, vgl. unter anderem REALE: Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 5 ff. Das Konzessionsschreiben („alvará“) findet sich transkribiert in INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 85 f.

¹⁶⁴ Vgl. dazu KURY: Bartolomeu Lourenço, S. 57 ff. und 71.

¹⁶⁵ Für Details zur gesamten Versuchsreihe vgl. KUHN: *History of Aeronautics*, S. 11 ff. oder INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 92–96.

¹⁶⁶ Vgl. HALLION: *Taking Flight*, S. 33. Genaueres zur Konstruktion oder Materialität des Ballons sowie zum Versuchsablauf ist mit den wenigen vorhandenen, vagen und indirekten

Damit handelte es sich – zumindest nach heutigem Kenntnisstand¹⁶⁷ – um das erste menschgemachte und ohne Unterstützung von außen erfolgreich fliegende Objekt. De Gusmão hat sich das physikalische Prinzip, nach dem heiße und damit leichtere Luft einen Aufstieg bewirkt, zur Entwicklung eines Flugapparates nutzbar gemacht und mit diesem Prototypen den Grundstein für die Entwicklung des Heißluftballons gelegt.¹⁶⁸

Doch die Vorführungen riefen in Portugal wenig Aufsehen hervor – vielleicht, weil für seine Zeitgenossen unvorstellbar und unbegreiflich blieb, was ausgehend von den Experimenten mit diesem Prototyp in Miniaturgröße in der Zukunft entstehen könnte und auch sollte.¹⁶⁹ So erhoben sich am Ende desselben Jahrhunderts,

Quellen nicht eindeutig belegbar. Nicht einmal in der *petição* tauchen Details zum Fluginstrument auf, vgl. dazu KURY: Bartolomeu Lourenço, S. 58 und INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 85.

¹⁶⁷ Visoni führt an, dass der Heißluftballon theoretisch schon viel früher erfunden worden sein könnte, denn das Prinzip des Auftriebs von warmer Luft dürfte gerade aus der Nutzung des Feuers naheliegen und die benötigte Stoffqualität zur Herstellung eines Ballons sei schon bei frühen Völkern gegeben gewesen, vgl. VISONI / CANALLE: Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 1-4. So bestehen – bisher nicht ausreichend belegte – Annahmen, dass einerseits prä-Inka-Völker wie die Nazca und andererseits Chinesen heißluftbetriebene Ballone genutzt und somit eine bedeutende Rolle in der Vorgeschichte der Ballonentwicklung gespielt haben könnten. Vgl. dazu auch HALLION: Taking Flight, S. 30 und HAGEDORN: Conquistadors of the Sky, S. 2 ff. Zu eventuellen Flugversuchen im Brasilien des 17. Jahrhunderts vgl. außerdem KUHN: History of Aeronautics, S. 22; zu einem – allerdings nur vage belegten – bemannten Ballonflug in Veracruz, Mexiko, im Jahr 1667 vgl. ebd., S. 35. Hinsichtlich all dieser Eventualitäten betont Hagedorn jedoch, dass es sich bei den Versuchen von de Gusmão um die „allerersten wissenschaftlich und offiziell dokumentierten Experimente“ handele (im Original: „very first scientifically and officially documented experiments“), vgl. HAGEDORN: Conquistadors of the Sky, S. 8.

¹⁶⁸ Vgl. REALE: Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 5-9; HAGEDORN: Conquistadors of the Sky, S. 6-9; BARROS: Desafio de voar, S. 60 f.; HALLION: Taking Flight, S. 34; FIOLHAIS: Bartolomeu de Gusmão, S. 22. Bis heute wird bisweilen darüber spekuliert, ob de Gusmão einen bemannten Flug vollbracht habe oder ob er je einen größeren, bemannten Ballon konstruieren wollte, und aus welchen Gründen ihm dies möglicherweise verwehrt blieb. Vgl. dazu FRIER: Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 56 f. und Endnote 6.

¹⁶⁹ Weitere Erklärungsmuster betonen die fehlende Wissenschaftskultur in Portugal, die vorherrschende Inquisition oder den geringen Maßstab des Flugobjektes, das die von der *petição* und *alvará* geschürten und in zahlreichen Ankündigungen befeuerten Erwartungen nicht erfüllen konnte. Vgl. BARROS: Desafio de voar, S. 11 und 61; KUHN: History of Aeronautics, S. 21; CARUSO / MARQUES: Bartolomeu de Gusmão, S. 49-52; INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 97; Henrique Lins de BARROS: *Santos-Dumont e a invenção do voo*, Rio de Janeiro 2003, S. 15; VISONI / CANALLE: Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 8; HAGEDORN: Conquistadors of the Sky, S. 9; HALLION: Taking Flight, S. 34; FIOLHAIS: Bartolomeu de Gusmão, S. 22.

genauer im Jahr 1783 in Frankreich, in einem größer dimensionierten Heißluftballon zunächst Tiere, später sogar erstmalig Menschen in die Luft.¹⁷⁰ Spätestens jetzt war die praktische Ballonfahrt geboren, die Begeisterung der Menschheit entfacht. Nicht nur die französische Bevölkerung, sondern bald große Teile der Welt feierten die Gebrüder Montgolfier für die Anwendung des gleichen, wenn gleich vermutlich unabhängig von de Gusmão entwickelten Auftriebsprinzips.¹⁷¹

Selbst wenn die Anerkennung für de Gusmãos gedankliche und empirische Leistung zu Lebzeiten in Portugal gering ausfiel, so ist dennoch eine Resonanz auf seine Experimente für verschiedene Teile Europas belegbar. Behringer und Ott-Koptschalijski sprechen angesichts der hohen Aufmerksamkeit einer breiten Öffentlichkeit sogar von einem „internationale[n] Medienereignis“¹⁷², denn in unterschiedlichen europäischen Ländern verbreiteten sich über ‚Flug-Blätter‘ nicht nur Nachrichten und satirische Schriften zu seinen Flugversuchen, sondern auch Variationen einer – vermutlich von de Gusmão selbst oder zumindest unter seiner Mithilfe entworfenen – Gravur.¹⁷³ Es handelt sich um ein rätselhaftes Fantasiebild seiner Erfindung, eine Kombination aus Vogelkörper und Ruderboot, bemannt und ausgestattet mit diversen Gerätschaften, das als „Passarola“ (dt. „großer Vogel“¹⁷⁴) in die Geschichte einging (für spätere Reproduktionen vgl. auch Abbildung 2, Abbildung 3 und Abbildung 4). Diese bizarre Imagination sollte im Verlauf der Zeit unterschiedliche symbolische Bedeutungen einnehmen und ist bis heute nicht aus der Berichterstattung und Forschung zu de Gusmão wegzudenken – sei es als bloße Illustration, sei es als Ausgangspunkt für kontroverse Debatten über seinen Beitrag zur ‚Eroberung der Lüfte‘.¹⁷⁵

¹⁷⁰ Pilâtre de Rozier stieg am 15.10.1783 als erster Mensch in einem (von den Gebrüdern Montgolfier entworfenen) Heißluftballon in die Luft, vgl. SIMONS / WITHINGTON: Geschichte der Fliegerei, S. 27 ff.

¹⁷¹ Vgl. BARROS: Desafio de voar, S. 69. Konträr zu dieser Einschätzung wird in Brasilien immer wieder spekuliert, dass die Montgolfier-Brüder den Ballon von de Gusmão kopiert hätten, vgl. dazu KURY: Bartolomeu Lourenço, S. 57.

¹⁷² BEHRINGER / OTT-KOPTSCHALIJSKI: Traum vom Fliegen, S. 290.

¹⁷³ Der Umlauf dieser Texte und Bilder ist insbesondere für das Habsburgerreich und Großbritannien gut belegt, vgl. INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 78 und HALLION: Taking Flight, S. 33.

¹⁷⁴ Angelehnt an das portugiesische Wort „pássaro“ (dt. „Vogel“). Vgl. dazu HALLION: Taking Flight, S. 32 und KUHN: History of Aeronautics, S. 7.

¹⁷⁵ Allgemein vgl. REALE: Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 8 f.; VISONI / CANALLE: Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 7; HALLION: Taking Flight, S. 32 f.; BARROS: Desafio de voar, S. 11, 60 f. und 67; KURY: Bartolomeu Lourenço, S. 57 f. Zu variierenden

De Gusmãos letzte Lebenswochen sind Gegenstand wildester Spekulationen, die nicht zuletzt einen geeigneten Nährboden für die spätere Mythisierung seines Todes boten. Ob infolge einer tatsächlichen oder einer befürchteten Klage des seinerzeit in Portugal wütenden Inquisitionsgerichtes, ob infolge einer Panik-attacke oder eines Nervenzusammenbruchs oder aus bisher nicht enträtselten Gründen¹⁷⁶: De Gusmão verließ im September 1724 Portugal und verbrannte in diesem Zuge vermutlich nicht nur seine Flugdemonstrationsobjekte, sondern auch all seine Unterlagen.¹⁷⁷ Auf dem Weg, im spanischen Toledo, erlag er seiner gesundheitlichen Schwäche und verstarb am 19.11.1724 vergessen, in Armut und fernab der Heimat, wie es die nationalistische Sekundärliteratur zu betonen weiß und damit den Mythos des ‚verkannten Erfinders‘ stärkt.¹⁷⁸

Abbildungen der *Passarola* vgl. BARROS: *Desafio de voar*, S. 58, 60 und 62; VISONI / CANALLE: *Bartolomeu Lourenço de Gusmão*, S. 7; REALE: *Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão*, S. 9; INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 77; KURY: *Bartolomeu Lourenço*, S. 56 f.; CARUSO / MARQUES: *Bartolomeu de Gusmão*, S. 47 und 50 sowie BEHRINGER / OTT-KOPTSCHALJSKI: *Traum vom Fliegen*, S. 289. Eine mutmaßliche Rekonstruktion der Originalzeichnung findet sich in KUHN: *History of Aeronautics*, Plate One. Zu einer Beschreibung des bizarren Designs und der Diskussion der These, ob de Gusmão je versucht habe, eine solche Maschine zu bauen vgl. ebd., S. 7-11.

¹⁷⁶ Unterschiedliche Deutungen führen die (angebliche) Klage des Inquisitionsgerichtes mal auf die in die Nähe von Häresie gerückte Flugtätigkeit, mal auf de Gusmãos enge Kontakte zu (konvertierten) Juden oder gar seinen angeblichen Übertritt zum Judentum, mal auf eine komplizierte Gemengelage aus Intrigen, sexuellen Affären, Verwicklungen und Verdächtigungen der Hexerei am Königshof zurück. Die unterschiedlichen Interpretationsstränge des Verhältnisses zwischen Bartolomeu de Gusmão und der Inquisition diskutiert TAVARES: *Bartolomeu de Gusmão*. HALLION: *Taking Flight*, S. 33 f. hinterfragt verschiedene Deutungsmuster und kommt zu keinem eindeutigen Ergebnis. Für eine Vorstellung und Bewertung aller bisher vorgebrachten Interpretationen vgl. ferner FRIER: *Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão*, S. 57 und die Endnoten 7 und 20. Für monokausale Erklärungen vgl. zudem REALE: *Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão*, S. 9; VISONI / CANALLE: *Bartolomeu Lourenço de Gusmão*, S. 10; FIOLEAIS: *Bartolomeu de Gusmão*, S. 30; BARROS: *Desafio de voar*, S. 65 ff.; HAGEDORN: *Conquistadors of the Sky*, S. 8; INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 67 und 103 f.; MONTEIRO: *Aviação*, S. 26; KURY: *Bartolomeu Lourenço*, S. 71.

¹⁷⁷ Vgl. HALLION: *Taking Flight*, S. 33. Um welche Art von Beweismaterial es sich dabei handelte, bleibt allerdings ungeklärt, vgl. TAVARES: *Bartolomeu de Gusmão*, S. 90.

¹⁷⁸ Besonders deutlich in REALE: *Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão*, S. 9 f. und INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 68 und 105 f. Vgl. ferner HALLION: *Taking Flight*, S. 34. Auf den Mythos des ‚verkannten Erfinders‘ gehe ich in Kapitel 1.3 näher ein. Zu dem erst 1912 in Toledo feierlich eingeweihten Grabstein für Bartolomeu de Gusmão vgl. auch Fußnote 149.

Bartolomeu de Gusmão und seine Flugversuche als Deutungsäsur

Wenige, immer wiederkehrende, aus de Gusmãos Leben und Wirken abgeleitete Versatzstücke reichten aus, um seine Person und seine Erfindung im 19. und 20. Jahrhundert zu einem Ursprungs- oder auch Gründungsmythos, also einer „fundierenden Geschichte“ oder auch „fundierenden Erzählung“¹⁷⁹ der nationalen Luftfahrt zu erheben.¹⁸⁰ Elementar war dabei die weit zurückreichende Zeit, in der er lebte und agierte, die bisweilen durch eine märchenhafte Erzählweise noch entrückter als ohnehin schon erschien. So beginnt eine zeitgenössische Abhandlung über die „Erfindung des Ballons“¹⁸¹ folgendermaßen: „Nos primeiros annos do seculo 18 houve no mundo um homem, um brasileiro illustre, que ousou tentar a conquista dos ares por meio de uma machina de sua invenção“¹⁸². Obwohl bekannt, verschwimmen der genaue Zeitpunkt und der konkrete Ort seines Wirkens in vagen Angaben von „den ersten Jahren des 18. Jahrhunderts“ und „auf der Welt“ und anstelle seines Namens ist die Rede von „einem Mann“ oder einem „berühmten Brazilianer“. Diese ‚Es-war-einmal‘-Geschichte lässt die Unternehmung des „Mannes“, der es „wagte“, die „Eroberung der Lüfte“ anzugehen¹⁸³,

¹⁷⁹ Beide Begriffe nach ASSMANN: Mythos und Geschichte, unter anderem S. 14 f. sowie 17, 22, 24 und 27. Vgl. ferner ASSMANN: Das kulturelle Gedächtnis, S. 52 und 75-78.

¹⁸⁰ Zum Gründungsmythos als beliebtes diskursives Element zur Erfindung einer Nation(alkultur) vgl. Stuart HALL: Die Frage der kulturellen Identität, in: Stuart HALL: *Ausgewählte Schriften. Teil 2: Rassismus und kulturelle Identität*, herausgegeben von Ulrich Mehlum, Hamburg 1994, S. 180-222, hier S. 202 f. Eine kurze und gleichzeitig fundierte Einführung in die Zusammenhänge zwischen Nation und Gründungsmythos bietet MÜNKLER: Geschichtsmythen und Nationenbildung. Allgemein zu nationalen Ursprungsmythologien vgl. Dieter LANGEWIESCHE: *Nation, Nationalismus, Nationalstaat in Deutschland und Europa*, München 2000, S. 25 f. Zum Zusammenhang zwischen Mythos und Geschichte vgl. ASSMANN: Mythos und Geschichte. Zu unterschiedlichen Formen der Mythenbildung als kulturübergreifendes und überzeitliches Phänomen vgl. ferner Helmut ALTRICHTER / Klaus HERBERS / Helmut NEUHAUS (Hg.): *Mythen in der Geschichte*, Freiburg im Breisgau 2004.

¹⁸¹ Vgl. die Überschrift im Original: „Invenção do balão“.

¹⁸² Horacio de Carvalho: „Navegação aérea. A conquista dos ares, – De Bartholomeu de Gusmão a Santos Dumont (1709-1901)“, in: *Revista do Instituto Historico e Geographico de São Paulo*, Vol. VI, 1900-1901, São Paulo: 1902 (im Folgenden zitiert als „Revista do IHGSP, 1902“), S. 301-399, hier S. 301.

¹⁸³ Vgl. entsprechende Stellen auf Portugiesisch im obigen Originalzitat (Fußnote 182).

nicht nur als Abenteuer¹⁸⁴, sondern zugleich als weit entfernt und damit nahezu in mythischen Zeiten spielend erscheinen.

Was hier zwischen den Zeilen stand, wurde an anderer Stelle explizit benannt: De Gusmão markiert in diesen Diskursen als „erster Erfinder der Ballone“^{c185} den Startpunkt aller zukünftigen Ballonentwicklung. Damit gebühre ihm „der Ruhm des Vorrangs, die Ballonfahrt im Jahr 1709 entdeckt zu haben“^{c186}. Wie es Speth für Mythen im 19. Jahrhundert diagnostiziert, bleibt auch hier „geschichtliches Gewordensein“^{c187} ausgeblendet. Selbst wenn de Gusmão unbestritten einen bedeutenden Beitrag zur Erfindung des Heißluftballons leistete, so darf nicht vergessen werden, dass einerseits die Realisierung früherer Ballonflüge nicht ausgeschlossen ist¹⁸⁸ und andererseits die Entwicklung seines Flugmodells nicht nur auf vorhergehenden – wenngleich praktisch nicht erprobten – flugtheoretischen Überlegungen und Modellen, sondern auch auf physikalischen Prinzipien aufbaute, die hier keinerlei Erwähnung finden.¹⁸⁹ Vielmehr treten de Gusmão und seine Erfindung aus einer Art technologisch-wissenschaftlichen Niemandsland hervor und bilden gemäß dieser Vorstellungen den (einzigen) Grundstein für

¹⁸⁴ Überschriften zeitgenössischer Artikel wie „As aventuras do padre Bartholomeu de Gusmão“ (dt: „Die Abenteuer des Paters Bartholomeu de Gusmão“, in: *Cruzeiro*, 01.12.1928, S. 17) unterstreichen eine Wahrnehmung in diesem Sinne.

¹⁸⁵ Im Original: „primeiro inventor dos aerostatos“, vgl. „Aviação. Padre Bartholomeu de Gusmão“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 27.11.1924, S. 551 f.

¹⁸⁶ Im Original: „a gloria da prioridade de haver descoberto a aerostação em 1709“, vgl. „Aviação. Padre Bartholomeu de Gusmão“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 27.11.1924, S. 551 f.

¹⁸⁷ Rudolf SPETH: *Nation und Revolution. Politische Mythen im 19. Jahrhundert*, Opladen 2000, S. 13.

¹⁸⁸ Vgl. dazu die Ausführungen in Fußnote 167.

¹⁸⁹ Die von Archimedes entwickelten und bereits von Erfindern wie Leonardo da Vinci (1452-1519) nutzbar gemachten physikalischen Prinzipien und vor allem die darauf aufbauen, im 17. Jahrhundert vermehrt getätigten Überlegungen und Forschungen zur Luft und zum Verhalten von Gasen, bildeten die Basis für de Gusmãos Erfindung, vgl. HALLION: *Taking Flight*, S. 29 und VISONI / CANALLE: *Bartolomeu Lourenço de Gusmão*, S. 4. Als bedeutend gilt in diesem Zusammenhang die vom italienischen Jesuiten Francesco Lana (de) Terzi / de Lana Terzi (1631-1687) im Jahr 1670 veröffentlichte und in Europa viel beachtete Schrift, die nicht zuletzt durch den Zugang zu der gut ausgestatteten Bibliothek der Jesuiten auch de Gusmão bekannt gewesen sein dürfte, vgl. KURY: *Bartolomeu Lourenço*, S. 68 f. In dieser präsentierte der Theoretiker eine revolutionäre – wenngleich nicht praktikable – Idee zur Konstruktion eines „leichter-als-Luft“-Apparates unter Ausnutzung des Vakuumeffektes, vgl. BARROS: *Desafio de voar*, S. 55 und HALLION: *Taking Flight*, S. 29 f. Zur Diskussion des Einflusses der von Da Vinci entwickelten Flugtheorien auf de Gusmão vgl. zudem CARUSO / MARQUES: *Bartolomeu de Gusmão*, S. 43.

alle zukünftigen (Weiter-) Entwicklungen des Ballons, ungeachtet dessen, ob sich diese auf seine Experimente aufbauend oder – wie es für die Aufstiege der Montgolfier-Ballone weitestgehend angenommen wird – davon unabhängig vollziehen sollten.

Dem entspricht die Periodisierung und Zäsurensetzung in vielen Werken zur nationalen Luftfahrtgeschichte. Weil de Gusmão anders als seine Vorgänger nicht nur Prinzipien vorstellte, sondern diese praktisch (und zudem erfolgreich) umsetzte, kommt Cruz Filho zur Einteilung der Luftfahrtentwicklung in zwei Phasen: Die erste, fokussiert auf die Entwicklung von Flugprinzipien, jedoch ohne praktische Ergebnisse, und die zweite – beginnend mit de Gusmão – mit vollbrachten praktischen Erfolgen.¹⁹⁰ Auch wenn diese Periodisierung, die de Gusmão an den Anfangspunkt einer neuen Entwicklungsstufe der Luftfahrt positioniert, insofern zunächst überzeugt, sind Zäsuren gleichzeitig „Produkte von Vergangenheitspolitiken und Deutungskämpfen, in denen sich das Selbstverständnis sozialer Gruppen und Gemeinschaften formt“¹⁹¹, und unterliegen damit einer subjektiven, perspektivengebundenen und ständig wandelbaren Neubewertung. Von Historiografen aufgestellte Periodisierungen sagen also weniger über die Vergangenheit oder das Geschehen an sich aus als über Betrachtungsformen, die die Erinnerung nachträglich ordnen und deuten und so einen Vergleich zwischen vorher und nachher ermöglichen.¹⁹² Wie die meisten nachträglich gesetzten „Deutungs-zäsuren“¹⁹³ schreibt auch die von Cruz das bestehende Geschichtsbild fort und belegt weniger die tatsächliche Position von de Gusmão am Anfang einer neuen

¹⁹⁰ Vgl. Murillo F. CRUZ FILHO: *Bartolomeu Lourenço de Gusmão. Sua obra e o significado fático de sua vida*, Rio de Janeiro 1985.

¹⁹¹ G. METZLER / M. WILDT (Hg.): *Über Grenzen: 48. Deutscher Historikertag in Berlin 2010. Berichtsband*, Göttingen / Bristol, Conn. 2012, S. 318.

¹⁹² Vgl. METZLER / WILDT: *Über Grenzen*, S. 318.

¹⁹³ Sabrow unterscheidet zwischen „nachträglicher Deutungszäsur“, die sich aus der „retrospektiven Festlegung von Zeitgrenzen durch die Nachlebenden“ ergibt, und „zeitgenössischer Erfahrungs- oder Ordnungszäsur“, die das Denken und Handeln der Zeitgenossen unmittelbar beeinflusste. Vgl. Martin SABROW: Zäsuren in der Zeitgeschichte, Version: 1.0, in: Docupedia-Zeitgeschichte-Redaktion (Hg.): *Docupedia-Zeitgeschichte*, 03.06.2013, online verfügbar unter <http://docupedia.de/zg/Zaesuren>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 11 ff. und Martin SABROW: Zäsuren des Jahrhunderts. Das Dilemma historischer Zeitgrenzen, in: *Indes* Bd. 2 / H. 2 (2013), S. 114–121, insbesondere S. 119. Zur geschichtswissenschaftlichen Debatten um Zäsuren vgl. ebd.

Ära der praktizierten Luftfahrt, als vielmehr die Wirkmächtigkeit der hier untersuchten Diskurse von der Gründerfigur de Gusmão bis in die historiografische Zäsurensetzung hinein.

Archivrecherchen und der Kampf um de Gusmãos Anerkennung in der Welt

Zeitgenössischen Beobachtern galt de Gusmão nicht nur als „Erfinder“, sondern zugleich als „erster Erfinder“ des Aerostaten – ein Pleonasmus, der weniger inhaltlichen Mehrwert als vielmehr symbolische Bedeutung übermittelt. Ihm gebührte nicht nur „Ruhm“ für diese Erfindung, sondern vielmehr der „Ruhm des Vorrechts auf diese Erfindung“.¹⁹⁴ Doch warum erwies es sich als so entscheidend, die Erfindung des Ballons in den Diskursen auf (nur) diesen einen Akteur zurückzuführen und zugleich sein „Vorrecht“ zu betonen?

Angestachelt von der großen Resonanz auf die Ballonflüge der Gebrüder Montgolfier – sei es unmittelbar nach deren Erfolgen im Jahr 1783, sei es zum 100-jährigen Jubiläum 1883 – widmeten sich schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts, vermehrt aber seit der Wende zum 20. Jahrhundert portugiesische und später auch brasilianische Gelehrte in Coimbra, Lissabon und Porto sowie andernorts der Archivrecherche.¹⁹⁵ Gemäß der sich in verschiedenen Quellen aus dem Untersuchungszeitraum abzeichnenden Wahrnehmung gingen sie der „geschichtlichen Wahrheit“ nach und machten sich mittels zunächst in Portugal und Brasilien publizierter „echter Dokumente“ dafür stark, „dass der Ruhm der Erfindung dem berühmten brasilianischen Gelehrten zustand und immer noch zusteht, dessen heldenhafte Tat ihn so adelt“¹⁹⁶ – in den Augen der brasilianischen Luftfahrtenthusiasten des 20. Jahrhunderts ein „Fakt“, den nur die „Missgunst

¹⁹⁴ Für alle Formulierungen im Original vgl. obige Zitate (Fußnoten 185 und 186).

¹⁹⁵ Zur befeuernden Wirkung des Gedenkjahres 1883 vgl. KURY: Bartolomeu Lourenço, S. 62. Einen Überblick über verschiedene Akteure in diesem Aufarbeitungsprozess und deren Publikationen findet sich ebd., S. 59-66 sowie in KUHN: History of Aeronautics, S. 19 ff. und in INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 68 f. Es handelte sich insgesamt um nahezu ein Jahrhundert der Quellensuche und -publikation, das 1843 mit der ersten Veröffentlichung durch Francisco Freire de Carvalho begann und im Jahr 1938 mit Taunays Monumentalwerk endete. Dabei starteten die Recherchen für diese erste umfassendere Publikation in der zweiten Dekade des 19. Jahrhunderts, vgl. ebd., S. 68 und 93.

¹⁹⁶ Im Original: „verdade historica“, „documentos authenticos“, „que a gloria do invento coube e cabe ao illustre sabio brasileiro, cujo feito heroico tanto o engrandece“. Alle Teilzitate aus: „Discurso do Comendador Alfaia Rodrigues na inauguração do monumento em 7 de setembro de 1922“, in: Revista do IHGSP, 1923, S. 70-75, hier S. 72 ff.

gewisser französischer Historiker¹⁹⁷ anfechte. Selbst wenn de Gusmãos Modell, der Entwurf und die Experimente eventuell „unvollständig“, „rudimentär“ oder „nicht praktikabel“ gewesen seien, sei dennoch „stichhaltig und mit unanfechtbaren Dokumenten“ bewiesen, dass er 1709 einen Flugapparat entworfen habe.¹⁹⁸ Die in den wenigen verfügbaren Dokumenten gesuchte – und zumindest in den Augen dieser Akteure und ihrer brasilianischen Huldiger auch gefundene – patriotisch gefärbte „historische Wahrheit“¹⁹⁹ zielte vor allem darauf ab, den Montgolfier-Brüdern (und damit der französischen Nation) die Urhebererschaft des Ballons abzusprechen, de Gusmão und seine Leistungen aus dem jahrhundertelangen „Vergessen“ und der „Stille“ zu befreien und folglich den öffentlich ausgetragenen nationalistischen Disput um das Primat der Erfindung des Heißluftballons zugunsten von de Gusmão (und somit Portugal und gleichzeitig Brasilien) zu entscheiden.²⁰⁰

Im Zuge dieser Umdeutung der von Frankreich dominierten Geschichtsschreibung betonten manche Autoren die lange Zeitspanne, die zwischen de Gusmãos Flugversuchen und denen der Montgolfiers liege: „Em França, os irmãos Montgolfier, em 1783, isto é, setenta e quatro anos depois da experiência definitiva do padre Bartholomeu, deslumbraram o mundo com as suas ascensões em balão esférico“²⁰¹. Anhand der gesondert angeführten, genau ausgerechneten Anzahl der Jahre zwischen beiden Ballonvorführungen verdeutlichte und

¹⁹⁷ Im Original: „facto“ und „má vontade de certos historiadores francezes“. Beide Teilzitate aus: „Aerostação. 1709-1915. Padre Bartholomeu de Gusmão“, in: Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro, 09.1915, o. S.

¹⁹⁸ Im Original: „Fosse embora incompleta talvez a sua idealização, fosse rudimentar e talvez impraticavel o seu plano, não tivesse mesmo tentado pôr em execução o seu invento, está no entanto provado cabalmente, com documentos irrefutaveis, que o padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão ideou um aparelho, uma *barca aerea*, que denominou ‚Passarola‘, ‚para andar pelo ar da mesma sorte que pela terra e pelo mar‘, no anno de 1709 em Lisboa“ (kursiv im Original), vgl. „Aerostação. 1709-1915. Padre Bartholomeu de Gusmão“, in: Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro, 09.1915, o. S.

¹⁹⁹ Für die Originalformulierung als „verdade historica“ siehe obiges Zitat (Fußnote 196).

²⁰⁰ Im Original: „reivindicando a primazia desse invento para o padre brasileiro, que assim foi arrancado do silencio e do olvido em que jazia“, vgl. „A Conquista do Ar“, in: Primavera, 11.1913, o. S.

²⁰¹ „O segundo centenario do fallecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 1 f. Eine nahezu gleiche, unkommentierte und nicht als Zitat gekennzeichnete Formulierung findet sich in INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 108. Hieran veranschaulicht sich die diesem Werk inhärente mangelnde quellenkritische Distanz auf eindringliche Weise.

konkretisierte sich der numerisch belegbare und damit unzweifelhaft erscheinende ‚Vorsprung‘, den de Gusmão gegenüber den Montgolfiers beziehungsweise Brasilien gegenüber Frankreich aufwies. Angesichts dieser Zeitspanne erschien die Erfindung der Montgolfier-Brüder alles andere als neu und entsprechend die Anerkennung, die sie dafür in der Welt ernteten, geradezu absurd.

Doch diese von Brasilien als ‚richtig‘ betrachtete Darstellung stand im Konflikt mit den Luftfahrtgeschichten, die in anderen Ländern im Umlauf waren. Diese wurden wiederum in brasilianischen Zeitschriften zum Gegenstand der Kritik, wie der in einer italienischen Zeitschrift publizierte Artikel, über den es heißt: „O artigo [...] na sua parte historica [...] está eivada de erros e de anachronismos lamentaveis. Basta dizer que os Montgolfiers são ainda apresentados como os primeiros inventores do balão a gaz e nem sequer se falla em Bartholomeu de Gusmão“²⁰². Die brasilianischen Kommentatoren prangerten also zwei ineinander verwobene Punkte als „fehlerhaft“ und „anachronistisch“ an: Zum einen das Nicht-gesagte, nämlich das Auslassen von de Gusmão in der Geschichte, zum anderen die Präsentation der Montgolfiers als „erste Erfinder“. Der ‚Kampf‘ um die Anerkennung von de Gusmão als „erster“ und damit ‚wahrer‘ und ‚einziger‘ Erfinder des Ballons verband sich insofern mit dem Streben nach einem (angemessenen) Platz in der (universalen) Geschichtsschreibung.

Um diesen schon seit vielen Jahren kursierenden, „fehlerhaften“²⁰³ Darstellungen etwas entgegenzusetzen, veröffentlichten nicht nur die Forscher selbst in eigens herausgegebenen Schriften, sondern auch deren Sprachrohre, darunter der 1911 ins Leben gerufene *Aero-Club Brasileiro*, in ihren jeweiligen Publikationsorganen Transkriptionen von „zuverlässigen Abschriften“²⁰⁴ der

²⁰² „O dominio do ar“, in: Primavera, 11.1913, o. S. über einen Artikel aus der italienischen Zeitschrift *A Scena Illustrada*. Eine ähnliche, allgemein formulierte zeitgenössische Kritik an Luftfahrtgeschichten lautet: „e sempre que o cronista rememorava os feitos dos próceres dessa realização, abria logo com o nome dos Montgolfier“, vgl. „O segundo centenario do fallecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 1 f. Eine entgegengesetzte Strategie scheint heute die nationalistische Sekundärliteratur zu verfolgen, die die positiven Beispiele französischer oder auch italienischer Geschichtsschreibung anführt, die de Gusmão sein Primat uneingeschränkt zugestehen, vgl. INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 108 f.

²⁰³ Im Original: „eivada de erros“, vgl. obiges Zitat (Fußnote 202).

²⁰⁴ Im Original: „copias fidedignas“, vgl. „Aerostação. 1709-1915. Padre Bartholomeu de Gusmão“, in: Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro, 09.1915, o. S. Entsprechend ist die Rede von einem „zuverlässigen Dokument“ (im Original: „documento fidedigno“) in

wenigen noch erhaltenen und teilweise noch unveröffentlichten historischen Dokumente aus den portugiesischen Archiven.²⁰⁵ Die Quellen finden sich eingebunden in Artikel, die diese zu kontextualisieren und kommentieren bemüht sind. Dabei kommt immer wieder zur Sprache, dass ein Großteil der Belege und auch das Fluggerät selbst wohl durch die Inquisition oder auch das Erdbeben von Lissabon im Jahr 1755 vernichtet worden seien.²⁰⁶ Diese erschwerten Bedingungen bei der Suche nach Beweismaterial bilden letztlich den Hintergrund, vor dem die zeitgenössischen Archivforscher zu „selbstlosen Arbeitern der Wahrheit und der Wissenschaft“ oder auch zu „Kämpfern“²⁰⁷ erhoben werden konnten. Ihr Einsatz für die historische ‚Wahrheit‘ und ‚wissenschaftliche Aufarbeitung‘ erschien damit als ‚Kampf‘ und ‚aufopferungsvolle Arbeit‘ für ein nobles Ziel.

Die reproduzierten Quellen sind mit genauen Datumsangaben und teilweise auch mit der Bezeichnung der Sammlung und des Archivierungsortes versehen.²⁰⁸

„O segundo centenário do falecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 1 f.

²⁰⁵ Die Bedeutung des *Aero-Club* im Prozess der Geschichtsumdeutung wird hervorgehoben in „O segundo centenário do falecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 1 f. Für sein Interesse an der ‚Aufarbeitung‘ der Luftfahrtgeschichte sprechen auch die im Vereinsorgan *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro* publizierten, hier stellenweise zitierten Artikel. Die *petição* (dt. „Antrag“) von de Gusmão an Dom João V., die *resolução* (dt. „Beschluss“) des Königs vom 17.04.1709 sowie das *alvará* (dt. „Konzessionsschreiben“) des Königs und ein Brief der Prinzessin vom 02.07.1709 wurden veröffentlicht in „Aerostação. 1709-1915. Padre Bartholomeu de Gusmão“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 09.1915, o. S. Die Lokalzeitung *A Tribuna* aus Santos reproduzierte ein „unveröffentlichtes Opuskulum“ (im Original: „opúsculo inédito“) von 1766, die *petição*, das *alvará* und die *resolução* sowie ein Manuskript, poetische Werke und die Sterbeurkunde, vgl. „O segundo centenário do falecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 1 f.

²⁰⁶ Für die Inquisition als Ursache vgl. „Aerostação. 1709-1915. Padre Bartholomeu de Gusmão“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 09.1915, o. S. Für das Erdbeben vgl. A. D. de Miranda: „O Padre Voador“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 2. Dieser Artikel, der noch an weiteren Stellen der Untersuchung zitiert wird, findet sich reproduziert und transkribiert auf <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0057c.htm>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Wie oben erläutert, kursiert in der Sekundärliteratur zudem die Version, dass de Gusmão selbst die Unterlagen vernichtet habe. Vgl. dazu Fußnote 177.

²⁰⁷ Im Original: „abnegados obreiros da verdade e da ciência“ und „batalhadores“. Beide Teilzitate aus: A. D. de Miranda: „O Padre Voador“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 2.

²⁰⁸ Vgl. „Aerostação. 1709-1915. Padre Bartholomeu de Gusmão“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 09.1915, o. S. und „O segundo centenário do falecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 1 f.

Darüber hinaus tragen die Originale – wie im Kommentarteil angemerkt – teilweise einen „offiziellen Prägestempel“²⁰⁹ oder das Handzeichen des Königs. Das Erwähnen dieser quellenkritischen Details sollte vor allem die Glaubwürdigkeit erhöhen, schließlich suchten nicht nur die ‚Forscher‘ selbst, sondern auch deren spätere journalistischen Sympathisanten, mit diesen Quellen „unparteiisch“²¹⁰ die „Echtheit“²¹¹ von de Gusmãos Erfindung und seinem Flugversuch zu beweisen. Es ging also gemäß der zeitgenössischen Wahrnehmung weniger um verschiedene Perspektiven auf die Geschichte, sondern vielmehr um eine unzweifelhaft mit „authentischen Dokumenten“ wissenschaftlich beweisbare „historische Wahrheit“ einerseits und die in vielen Büchern und vor allem von Frankreich propagierten „fehlerhaften“ und „anachronistischen“ Darstellungen der Geschichte andererseits.²¹² Insofern handelte es sich um keine ergebnisoffene Suche nach der ‚Wahrheit‘, denn diese stand gewissermaßen schon fest: „Travam-se polêmicas; mas, perante documentos insofismáveis, a verdade é uma única“²¹³.

Doch nicht nur der brasilianische Leser sollte von de Gusmãos Anrecht auf den Erfindertitel überzeugt werden, zielte die „Gerechtigkeits- und Wiedergutmachungsmission“ doch auf die „universale Bewunderung“ ab.²¹⁴ So galten insbesondere diejenigen Akteure und Aktivitäten als bedeutsam, die diese vermeintliche ‚Wahrheit‘ in die Welt hinaustrugen. Als immer wieder in den zeitgenössischen Quellen zitiertes Schlüsselereignis sei die 1889 beim *Congresso Aeronautico* in Paris von dem brasilianischen Delegierten Barão de Teffé gehaltene Rede genannt, in der er „für alle dort vertretenen Nationen“ bestätigte „dass die Erfindung des berühmten brasilianischen Paters jeglicher anderen vorangegangen sei“²¹⁵. Offensichtlich erschien der Schauplatz Paris als (nicht

²⁰⁹ Im Original: „cunho official“, vgl. „Aerostação. 1709-1915. Padre Bartholomeu de Gusmão“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 09.1915, o. S.

²¹⁰ Im Original: „imparcialmente“, vgl. „Aerostação. 1709-1915. Padre Bartholomeu de Gusmão“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 09.1915, o. S.

²¹¹ Im Original: „autenticidade“, vgl. „O segundo centenário do falecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: *A Tribuna*, 19.11.1924, S. 1 f.

²¹² Für die portugiesischen Originale vgl. die Fußnoten 196 und 202.

²¹³ „O segundo centenário do falecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: *A Tribuna*, 19.11.1924, S. 1 f.

²¹⁴ Im Original: „missão de justiça e reparação“ und „admiração universal“. Beide Teilzitate aus: A. D. de Miranda: „O Padre Voador“, in: *A Tribuna*, 19.11.1924, S. 2.

²¹⁵ Im Original: „para todas as nações alli representadas“ und „que o invento do celebre padre brasileiro precedera a qualquer outro“, vgl. „Discurso do Comendador Alfaia Rodrigues na inauguração do monumento em 7 de setembro de 1922“, in: *Revista do IHGSP*, 1923, S. 70-75,

zuletzt für die Luftfahrt) bedeutendes Zentrum Europas wenn nicht gar der Welt einerseits, aber auch das bei dieser Veranstaltung präsente multinationale Publikum und damit eine über den luso-brasilianischen Kontext hinausweisende globale Öffentlichkeit andererseits als erwähnenswert.²¹⁶

Auch dem Portugiesen Visconde Antonio de Faria²¹⁷ und seiner im Gedenkjahr 1909 ins Leben gerufenen *Académie Aéronautique Bartholomeu de Gusmão* wurde eine wichtige Rolle in diesem Prozess der Nachforschungen und Aufarbeitungen und dem „Kampf“ gegen das Vergessen zugeschrieben – zum einen, weil er als Nachkomme eines als bedeutsam betrachteten historischen Zeugens besonders glaubwürdig schien, zum anderen aber sicherlich auch deswegen, weil die *Académie* mit ihrem Sitz in Paris außerhalb des luso-brasilianischen Wirkungskreises zu agieren vermochte.²¹⁸ So war noch Jahre später davon die

hier S. 72. Von aeronautischen Kongressen in weiteren europäischen Hauptstädten ist zudem die Rede in „O segundo centenario do fallecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 1 f.

²¹⁶ Einführend zur Herausbildung globaler oder auch transnationaler Öffentlichkeiten und deren Rückwirkung auf Identitätsbildungen vgl. Hartmut Kaelble / Martin Kirsch / Alexander Schmidt-Gernig: Zur Entwicklung transnationaler Öffentlichkeiten und Identitäten im 20. Jahrhundert. Eine Einleitung, in: Hartmut Kaelble / Martin Kirsch / Alexander Schmidt-Gernig (Hg.): *Transnationale Öffentlichkeiten und Identitäten im 20. Jahrhundert*, Frankfurt am Main / New York 2002, S. 7-33 und Rudolf Stichweh: Die Entstehung einer Weltöffentlichkeit, in: ebd., S. 57-66.

²¹⁷ Bei „Visconde“ (dt. etwa „Vizegraf“) handelt es sich um einen Adelstitel im Rang zwischen Graf und Baron. Die teilweise ebenfalls in Dokumenten verwendete französische Entsprechung lautet „Vicomte“.

²¹⁸ Vgl. „A Conquista do Ar“, in: Primavera, 11.1913, o. S. und „Aerostação. 1709-1915. Padre Bartholomeu de Gusmão“, in: Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro, 09.1915, o. S. Es handelt sich um einen Nachfahren von José Maria de Faria, der 1709 die Konzession des Königs für de Gusmão schrieb, vgl. ebd. Bis heute gilt der Visconde de Faria in der Sekundärliteratur als „Impulsgeber im Kampf um die Anerkennung der Vorrangstellung von de Gusmão“ (im Original: „figura catalisadora da luta pelo reconhecimento da primazia de Gusmão“), vgl. INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 68. Ihrem Statut nach widmete sich die zusammen mit Xavier de Carvalho ins Leben gerufene *Académie* der historischen und wissenschaftlichen Aufarbeitung dieses Flugpioniers und der Luftfahrtentwicklung im Allgemeinen, vor allem in Frankreich, Portugal und Brasilien. Die Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung von de Gusmão und seinem Werk stützte sich beispielsweise auf das Ausrufen von Wettbewerben und die Vergabe von Preisen sowie die Herausgabe von Medaillen und Publikationen. Zum Statut vgl. „Académie Aéronautique Bartholomeu de Gusmão. Statuts“, in: Le Vicomte de Faria: „II^e Centenaire de la Découverte des Ballons“ [wie Fußnote 149], S. 57 [ff.] Zu einer Erinnerungsmedaille vgl. KUHN: History of Aeronautics, S. 20. Zur Institution und ihrer Arbeit vgl. ferner „Discurso do Comendador Alfaia Rodrigues na inauguração do monumento em 7 de setembro de 1922“, in: Revista do IHGSP, 1923, S. 70-75, hier S. 72 f. Zur Gründung der

Rede, dass zu dem 1912 ausgerichteten Bankett der *Académie* nicht nur in Paris residierende Brasilianer und Portugiesen erschienen waren, sondern „herausragende Persönlichkeiten aus Pariser Wissenschaft und Literatentum“²¹⁹.

Paris galt – nicht zuletzt durch den Erfolg der Montgolfier-Brüder herbeigeführt – als „bedeutende Stimme der Welt“²²⁰ und damit als geeigneter Ort für das Lancieren einer Gegen-Geschichtsschreibung. Von hier aus hatte die (als unrechtmäßig betrachtete) Erfolgsgeschichte der Montgolfiers ihren Lauf genommen und sich in der Welt verbreitet, aus deren Schatten de Gusmão nun endgültig heraustreten sollte: „A ‚invenção‘ dos Montgolfier havia transposto a fronteira da França, e ecoara maravilhosamente por todos os países, deixando os sábios deslumbrados, sábios cuja sapiência ia ao ponto de aceitarem como original aquilo que outro já havia realizado!“²²¹. Diese „Weisen“ der Welt, deren Weisheit hier zum Gegenstand des Spotts wurde, da sie ein vermeintliches „Original“ vor sich glaubten, sollten nun eines besseren belehrt werden, das „Echo“²²² vom ‚wahren‘ Erfinder sollte erneut von dort aus in die Welt hinausschallen.²²³ Es handelte sich also in der Perspektive der jungen brasilianischen Republik nicht nur um einen sich innerhalb der Nation oder innerhalb des ehemaligen portugiesischen *império* abspielenden Gedenk- und Aufarbeitungsprozess. Vielmehr ging es um die Anerkennung der Leistung eines luso-brasilianischen Akteurs in Paris und damit Frankreich, das als Nabel der Welt galt und von daher

Vereinigung im Kontext des 200-jährigen Jubiläums und ihren Zielen vgl. „O ‚Voador‘“ in: Fon-Fon, 03.12.1910, S. 5. Zur Relevanz der Publikationen vgl. ferner KURY: Bartolomeu Lourenço, S. 64 und INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 90. Zur Finanzierung und Bedeutung der Aktivitäten vgl. „O segundo centenario do fallecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 1 f.

²¹⁹ Im Original: „vultos de maior destaque da ciência e das letras parisienses“, vgl. „O segundo centenario do fallecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 1 f. Die *Académie* veranstaltete jährlich aufwendige Bankette zum Gedenken an de Gusmão.

²²⁰ Im Original: „grande voz do mundo“, vgl. „O segundo centenario do fallecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 1 f.

²²¹ „O segundo centenario do fallecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 1 f.

²²² Im Original: „ecoara“, vgl. obiges Zitat (Fußnote 221).

²²³ Der Zusammenhang zwischen der von Paris ausgehenden Erfolgsgeschichte der Montgolfier-Brüder und den nun dort erhobenen Ansprüchen lässt sich am oben zitierten *A Tribuna*-Artikel ablesen, der beide Entwicklungen miteinander verknüpft und nacheinander anführt, vgl. „O segundo centenario do fallecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 1 f.

die Botschaft über dessen Grenzen hinaus auszustrahlen vermochte. Dies erschien insbesondere vor dem Hintergrund der enthusiastischen Rezeption der Flüge eines französischen Pioniers und dem Platz, den dieser in der Weltgeschichte einnahm, bedeutsam und dringlich.

Von einer Ur-Figur der Ballonfahrt zur Ur-Figur der Luftfahrt

Es stellte sich in der bisherigen Analyse weniger die – so oder so vom Standpunkt und den jeweiligen Beurteilungskriterien abhängende und zudem mühselige – Frage nach dem ‚wirklichen‘ Erfinder. Diese Ausrichtung entspricht der Forderung von Kury und anderen Forschern nach einer Abkehr von der linearen und teleologischen Logik, die in vielen Technik- und Wissenschaftsgeschichten vorherrscht und die sich in der Suche nach Pionieren und Vorläufern bestimmter Erfindungen und Theorien erschöpft.²²⁴ Vielmehr ging es darum aufzuzeigen, welchen Stellenwert die posthume Anerkennung des luso-brasilianischen Pioniers und seiner Leistung in der Welt in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts für die brasilianische Nation einnahm und welcher Aufwand betrieben wurde, diese ‚Wahrheit‘ einzufordern und nicht nur im eigenen Land, sondern auch darüber hinaus zu propagieren. Wie funktionierte, aus welchen Elementen konstituierte sich die brasilianische Erzählung vom ‚wahren‘ Erfinder der Ballonfahrt?

Zahlreiche Variationen der *Passarola* zierten die Artikel, die de Gusmão als den Erfinder des Ballons zu zeichnen bemüht waren (Abbildung 2 und Abbildung 3).²²⁵

²²⁴ Vgl. KURY: Bartolomeu Lourenço, S. 59. Vgl. außerdem die Anmerkungen in Fußnote 134.

²²⁵ Vgl. die Illustrationen zu den folgenden Artikeln: „O balão dirigível Santos Dumont“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.10.1901, S. 6 (Abbildung 2); „A Conquista do Ar“, in: *Primavera*, 11.1913, o. S. (Abbildung 3); „As aventuras do padre Bartholomeu de Gusmão“, in: *Cruzeiro*, 01.12.1928, S. 17 sowie die innere Titelseite von *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 09.1915.

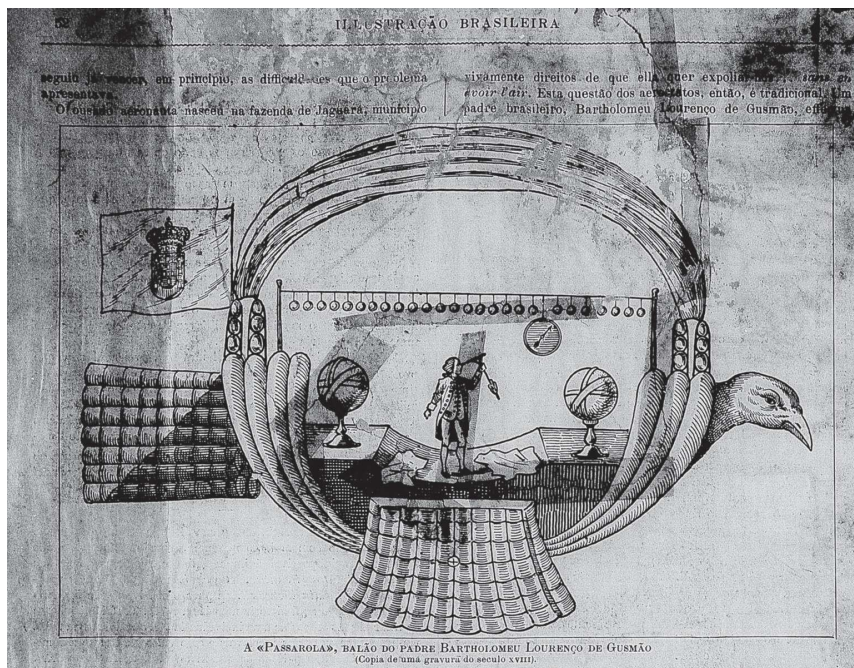


Abbildung 2: „A ‚Passarola‘, Balão do Padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão (Cópia de uma gravura do século XVIII)“, Illustration zum Artikel „O balão dirigível Santos Dumont“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.10.1901, S. 6. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*.

Die einstmals vermutlich zum Schutz seiner Erfindung oder zur schnellen Abfertigung allzu neugieriger Zeitgenossen entworfenen Darstellungen dieses offensichtlich nicht durch die Luft manövrierbaren ‚schwerer-als-Luft‘-Apparates konterkarierten aus Perspektive einiger Forscher die Forderung nach der Anerkennung seiner Leistungen als Erfinder des Ballons, hat das von ihm tatsächlich entwickelte und angewandte Fluggerät, der Ballon, mit dem rätselhaften Design doch faktisch wenig zu tun.²²⁶ Auch wenn ein Flug(versuch) mit der

²²⁶ Vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 68. In diesem Sinne ist im weiteren Verlauf von einer „unglücklichen Ikonografie“ (im Original: „iconografia infeliz“) die Rede, vgl. ebd., S. 76 f. Taunay argumentiert sogar, dass de Gusmão die 200 Jahre währende Verleugnung seiner Glaubwürdigkeit und die Verweigerung seines Ruhmes mittels der *Passarola*-Darstellung selbst herbeigeführt habe, vgl. KURY: *Bartolomeu Lourenço*, S. 58. Das Gefährt in dieser Repräsentation entbehrt eines wesentlichen Elements der eigentlichen Erfindung von de Gusmão, nämlich seiner Antriebsquelle, einer Vorrichtung zur Warmluftproduktion, was im

Passarola heute als nicht praktikabel und daher als ausgeschlossen gilt, verteidigten bis in die zweite Dekade des 20. Jahrhunderts vereinzelt portugiesische und brasilianische Gelehrte die Möglichkeit eines Fluges mit diesem Apparat.²²⁷ Die damalige Wahrnehmung der *Passarola* dürfte also von der heutigen durchaus abweichen und damit auch die symbolischen Bedeutungen, die sich mit ihr verbanden. Diese stehen im Fokus der folgenden Überlegungen.

Entsprechend des ungesicherten Wissens erweisen sich auch die Beschriftungen der Darstellungen in der zeitgenössischen Berichterstattung als wirr und inkongruent. In einer Unterschrift zu einer *Passarola*-Darstellung ist von der „*Passarola*“, Ballon des Paters Bartholomeu Lourenço de Gusmão“²²⁸ die Rede (Abbildung 2). Tatsächlich wurde die *Passarola* zeitweise als unterer Teil eines Ballons gedeutet.²²⁹ In einem anderen Artikel wiederum heißt es unter einer Abbildung der *Passarola* „Gusmãos Luft-Kahn“, während die Zeichnung eines – den üblichen *Passarola*-Darstellungen keinesfalls entsprechenden – Ballonmodells auf derselben Seite die Erklärung „Die *Passarola* von Gusmão“ trägt (Abbildung 3).²³⁰ Analog dazu steht die *Passarola* in ein und demselben Text als Beweis für die Erfindung des Ballons, als „(Flug-) Apparat“ und als „Luft-Kahn“ zugleich.²³¹

Nachhinein als mögliche Verwirrungstaktik gedeutet wurde, vgl. REALE: Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 8 f. und VISONI / CANALLE: Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 7. Dagegen ist die Illustration oft von Erklärungen begleitet, die den Magnetismus als Basis für die Bewegung angeben, vgl. KURY: Bartolomeu Lourenço, S. 58. Vgl. ferner FIOLE: Bartolomeu de Gusmão, S. 28.

²²⁷ Vgl. INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 80. Zu der (heute kaum noch vertretenen) Ansicht, dass die *Passarola* zumindest zu Gleitflügen tauglich gewesen sei, vgl. ferner BEHRINGER / OTT-KOPTSCHALIJSKI: Traum vom Fliegen, S. 289.

²²⁸ Im Original: „*Passarola*“, Balão do Padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, vgl. Illustration zum Artikel „O balão dirigível Santos Dumont“, in: Ilustração Brasileira, 01.10.1901, S. 6 (Abbildung 2).

²²⁹ Vgl. dazu die Abbildung in BARROS: Desafio de voar, S. 61.

²³⁰ Im Original: „Barca aérea de Gusmão“ und „A *passarola* de Gusmão“, beide Illustrationen zum Artikel „A Conquista do Ar“, in: Primavera, 11.1913, o. S. (Abbildung 3).

²³¹ Im Original: „*aparelho*“ und „*barca aerea*“, vgl. „*Aerostação*. 1709-1915. Padre Bartholomeu de Gusmão“, in: Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro, 09.1915, o. S.

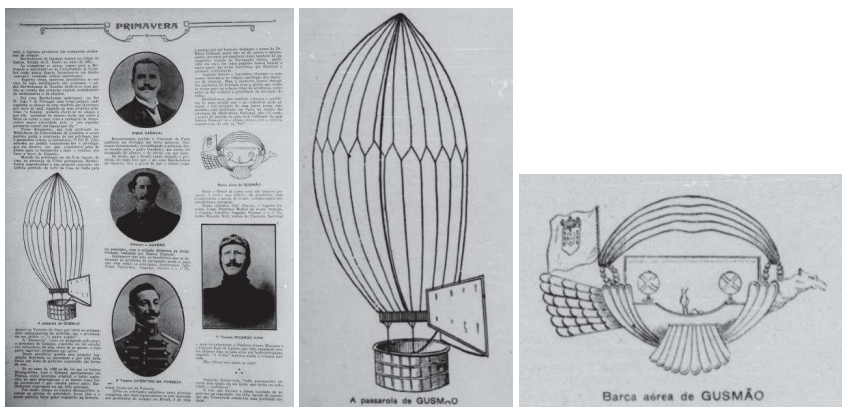


Abbildung 3: „A passarola de Gusmão“ / „Barca aerea de Gusmão“, beide Illustrationen zum Artikel „A Conquista do Ar“, in: Primavera, 11.1913, o. S. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

Ob als (Teil eines) „Ballon(s)“ oder als „Luft-Kahn“ verstanden – offensichtlich entsprach das damalige Verständnis der *Passarola* keinesfalls demjenigen der heutigen Forschung als ein von de Gusmão vermutlich absichtlich verfälschtes, von sagenhaften Karten und Atlanten inspiriertes Fantasieprodukt.²³² Entsprechend blieben Verweise auf den Entstehungs- und Verbreitungskontext der Zeichnung weitgehend aus. Vielmehr galt sie als realitätsnahe Abbildung seines Fluggerätes (oder zumindest eines seiner Fluggeräte). Auch die anlässlich des „216. Jahrestages der Erfindung des Ballons“ vom bekannten Illustrator Amaro gestaltete innere Titelseite der Luftfahrtzeitschrift *Aerophilo* zeigt nicht etwa einen Ballon, dem ja das Jubiläum galt, sondern vielmehr eine Gesamtkomposition, die das Abbild de Gusmãos mit der Darstellung der *Passarola* verknüpft (Abbildung 4).²³³

²³² Vgl. dazu FIOLEHAIS: Bartolomeu de Gusmão, S. 28.

²³³ Vgl. Amaro: „1709-1915. Padre Bartholomeo Lourenço de Gusmão. 216.º Anniversario da Invenção do Aerostato“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 09.1915, o. S. [innere Titelseite]. Zum Künstler und Karikaturisten Amaro [Amaro do Amaral] (1875-1922) vgl. Herman LIMA: *História da caricatura no Brasil. Vol. 3, 4 Bände*, Rio de Janeiro 1963, S. 1128-1133.



Abbildung 4: Amaro: „1709-1915. Padre Bartholomeo Lourenço de Gusmão. 216.º Aniversario da Invenção do Aerostato“, in: *Aerophilo*. Revista do Aero Club Brasileiro, 09.1915, o. S. [innere Titelseite].
Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.

Offenbar – und das repräsentiert die Text-Bild-Kombination auf diesem Titelbild par excellence – nahm die *Passarola* die Funktion eines unauslöschlich mit de Gusmão verbundenen Sinnbilds des Ursprungs und der Erfindung der Ballonfahrt ein.²³⁴ Vielleicht mangels des Wissens über das tatsächlich verwendete Fluggerät, vielleicht aber auch wegen ihrer über die portugiesisch-brasilianischen Grenzen hinausgehenden Bekanntheit und Symbolkraft – im Kontext des Kampfes um die Anerkennung der Leistungen von de Gusmão repräsentierte die *Passarola* zu Beginn des 20. Jahrhunderts den (,wahren‘) Beginn der Ballonfahrt.

²³⁴ Vgl. dazu auch KURY: Bartolomeu Lourenço, S. 58.

Als eine Art „ikonische Abbraviatur[] mythischer Gehalte“²³⁵ ergänzte und kondensierte sie das Narrativ um Bartolomeu de Gusmão als ‚Ur-Figur‘ der Ballonfahrt in Brasilien und darüber hinaus.

Insgesamt verbanden sich also zwei Herangehensweisen in der Konstruktion de Gusmãos als Erfinderheld: einerseits eine sich auf historische Textquellen berufende ‚faktische‘ Dimension, die die tatsächliche Umsetzung sowie die Relevanz seiner Experimente zu beweisen suchte; andererseits deren Anreicherung mit mythologischen Versatzstücken, sei es durch eine märchenhafte Erzählweise, sei es durch die Abbildung dieses in seiner Gestaltung an die Sagenwelt anknüpfenden, aber inhaltlich dennoch mit dem konkreten Ereignis des (mutmaßlich) ersten Ballonaufstiegs verbundenen Fantasiegefährtes.²³⁶

Doch de Gusmão markierte in den Diskursen des 20. Jahrhunderts nicht nur den Ursprung der Ballonfahrt, sondern vielmehr auch den Beginn der ‚modernen‘ Luftfahrt. So galt er in den 1920ern, als die ‚moderne Luftfahrt‘ in Brasilien auf ihrem Zenit stand, als „wahrer Pionier der Luftfahrt“²³⁷ oder auch als „der Wegbereiter, der Vater der modernen Eroberung der Lüfte“²³⁸ und als „erster Luftschiffer“²³⁹. Auch die Einweihung des oben bereits erwähnten Denkmals in Santos geschah „in Erinnerung an den Wegbereiter der Luftfahrt“ und seine Inschrift ehrte den „ruhmreichen Sohn“ der Stadt als „Pionier der Luftfahrt“.²⁴⁰

²³⁵ SPETH: Nation und Revolution, S. 13.

²³⁶ Meurger bewertet Variationen dieser bis ins 19. Jahrhundert populären Repräsentationen von schiffs- oder vogelähnlichen lenkbaren Apparaten, die durch Flügel oder Räder vorwärtsgetrieben wurden, als Imaginationen der „technisch-utopischen Sage“, die auf traditionellem Sagengut aufbauend neue technologische-wissenschaftliche Entwicklungen reflektierte, vgl. Michael MEURGER: Zur Diskussion des Begriffs ‚modern legend‘ am Beispiel der ‚Airships‘ von 1896-97, in: *Fabula* Bd. 26 / H. 3 (1985), S. 254-273, hier S. 261-263 und 266-271. Zum mythischen Motiv der Vogelverwandlung vgl. zudem BEHRINGER / OTT-KOPTSCHALUSKI: Traum vom Fliegen, S. 59 f.

²³⁷ Im Original: „verdadeiro precursor da navegação aerea“, vgl. „Aviação. Padre Bartholomeu de Gusmão“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 27.11.1924, S. 551 f.

²³⁸ Im Original: „o precursor, o pae da moderna conquista do ar“, vgl. „As aventuras do padre Bartholomeu de Gusmão“, in: *Cruzeiro*, 01.12.1928, S. 17.

²³⁹ Im Original: „primeiro nauta dos ares“, vgl. „O segundo centenario do fallecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: *A Tribuna*, 19.11.1924, S. 1 f. In diesem Artikel wird er zudem ebenso bezeichnet als „precursor da navegação aérea“ oder auch „precursor da aeronautica“ (beide dt. „Pionier der Luftfahrt“) oder auch als „genial precursor da navegação aérea“ (dt. „genialer Wegbereiter der Luftfahrt“).

²⁴⁰ Im Original: „a memoria do precursor da Aviação“. Zur Einweihungsrede vgl. „Discurso do Comendador Alfaia Rodrigues na inauguração do monumento em 7 de setembro de 1922“,

Wie kulturgeschichtliche Untersuchungen zeigen, zählt die Suche nach geschichtlichen Vorläufern und die Rehabilitierung und das Rekurrieren auf frühere (teilweise ‚verkannte‘) Erfinder, auf ‚Ur-Gestalten‘ der Luftfahrt zum gängigen Repertoire nationalistischer Geschichtsdeutungen.²⁴¹ De Gusmão hat zwar eine der Grundformen des Fliegens, nämlich diejenige mittels eines aufsteigenden Gases, unter Beweis gestellt und damit einen wichtigen Meilenstein gesetzt.²⁴² Aber angesichts der vielen, oftmals parallel und unabhängig voneinander begangenen Wege, die zum Ziel der ‚Eroberung der Lüfte‘ führten, ist die Luftfahrtentwicklung zahlreichen Pionieren zuzuschreiben, die entsprechend bis heute von diversen Nationen als ‚Väter‘ der Luftfahrt verehrt werden.²⁴³ Die Reduktion der Erfindung des vielgliedrigen Systems Luftfahrt auf einen einzigen Akteur und ein einziges Zentrum ist insofern technik- wie auch kulturgeschichtlich betrachtet irreführend. Gleiches gilt für die Festlegung eines Zeitpunktes, denn wie Hallion in seinen Überlegungen zum Beginn des *aerial age* treffend zusammenfasst: „Das

in: Revista do IHGSP, 1923, S. 70-75, hier S. 70. Für die Inschrift des Denkmals („A Cidade de Santos / Ao seu glorioso filho / Padre B.meu Lourenço de Gusmão / O precursor da navegação aérea / 1685-1724“, dt. „Die Stadt Santos / Ihrem glorreichen Sohn / Pater B.meu Lourenço de Gusmão / dem Pionier der Luftfahrt / 1685-1724“) vgl. zudem JORNAL ELETRÔNICO NOVO MILÊNIO: *Padre Voador é homenageado no Centro*, 18.05.2007, online verfügbar unter <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0360m003.htm>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Angeblich folgte daraufhin die Kritik des Historikers Taunay, der die Inschrift „Precursor da Aerostação“ (dt. „Pionier der Ballonfahrt“) für weitaus exakter gehalten habe, vgl. Kommentar in Fernando Hippólito da COSTA: *Síntese cronológica da aeronáutica brasileira. 1685-1941*, Rio de Janeiro 2000, S. 270.

²⁴¹ Vgl. dazu BEHRINGER / OTT-KOPTSCHALIJSKI: Traum vom Fliegen, S. 415. Behringer und Ott-Koptschalijski deuten dies als einen von vielen Wegen der Verarbeitung von aktuellen Flugereignissen.

²⁴² Zu Hallions Unterscheidung von sechs Grundformen des Fliegens, vgl. HALLION: Taking Flight, S. 34.

²⁴³ So gilt Sir George Cayley (1773-1857), der erstmalig die bei einem Flug wirkenden aerodynamischen Kräfte und ihr Verhältnis zueinander identifizierte und in mehrere Konstruktionsentwürfe von Flugmaschinen einfließen ließ, in Großbritannien als „The Father of Flight“ (dt. „Der Vater des Fluges“) und damit als Ursprungsgestalt der national gedeuteten Luftfahrtentwicklung, vgl. UNIVERSITY OF WESTMINSTER: *Sir George Cayley. The Father of Flight*. University of Westminster, o. J. und MATTHEWS: Pioneer Aviators, S. 190. In Frankreich nimmt (neben den Montgolfier-Brüdern als Erfinderfiguren der Ballonfahrt sowie Charles Renard und Arthur Krebs als Pionieren der Luftschiffahrt) Clément Ader (1841-1925) den Status als Erfinder der Flugzeugs ein, vgl. Homero PIMENTEL / Paulo URBAN: *Santos Dumont bandeirante dos ares e das eras*, São Paulo 2006, S. 142. Für Peru vgl. HAGEDORN: Conquistadors of the Sky, S. 84. Zu weiteren Beispielen und einer kritischen Perspektive auf die damit vermittelten Geschichtsbilder vgl. TRISCHLER: Luft- und Raumfahrtforschung, S. 34 f.

Fliegen zu erfinden, dauerte Jahrhunderte²⁴⁴. Vielmehr verweisen diese Diskurse auf den seinerzeit in Brasilien unternommenen Versuch, die nationsübergreifende Geschichte der Luftfahrtentwicklung mit nationaler Bedeutung aufzuladen.

Die Erzählung zu Bartolomeu de Gusmão als einer Gründungsfigur nahm durch variierende und teilweise widersprüchliche Details mythologischen Charakter an. Oftmals innerhalb ein und desselben Artikels war bisweilen die Rede von einem Ballon, bisweilen von der „*Passarola*“ oder einer gewissen „*Naveta*, dem bereits vollkommeneren Apparat²⁴⁵, der sich in die Lüfte erhoben haben soll – mitunter mit de Gusmão, an anderer Stelle ohne.²⁴⁶ Offensichtlich – und diesen Eindruck haben bereits die Bildunterschriften zu den *Passarola*-Abbildungen vermittelt – blieb völlig unbestimmt, wie das von de Gusmão vorgeführte Fluggerät geartet war und ob einstmals nur der Apparat oder auch dessen Erfinder in den Himmel aufgestiegen waren.²⁴⁷

Diese Details scheinen nicht nur ungewiss, sondern auch irrelevant für die Erzählung gewesen zu sein. Daran offenbart sich, was für Mythen im Allgemeinen gilt: Sie zielen gerade nicht auf historisch genaue Rekonstruktion ab (auch wenn sie dies vorgeben), sondern vielmehr auf die Herstellung von Bedeutung.²⁴⁸ Anscheinend interessierte in dieser „unscharfe[n] Geschichte[]“²⁴⁹, um die schöne Formulierung von Kurt Röttgers für Mythen zu zitieren, weniger de Gusmãos tatsächlicher und konkreter Beitrag zur technologischen Entwicklung der Luftfahrt. Vielmehr entfaltete die einstmals gemachte Feststellung, dass de

²⁴⁴ Im Original: „Inventing flight took centuries“, vgl. HALLION: *Taking Flight*, S. 380.

²⁴⁵ Im Original: „a *Naveta*, o aparelho já mais aperfeiçoado“ (kursiv im Original), vgl. „O segundo centenário do falecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: *A Tribuna*, 19.11.1924, S. 1 f.

²⁴⁶ Die Variationen in der Beschreibung des Flugereignisses verdeutlichen sich vor allem in „O segundo centenário do falecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: *A Tribuna*, 19.11.1924, S. 1 f. und „Aerostação. 1709-1915. Padre Bartholomeu de Gusmão“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 09.1915, o. S. Die „naveta ou barqueta“ (dt. etwa „Schiffchen“) findet auch Erwähnung in „Aviação. Padre Bartholomeu de Gusmão“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 27.11.1924, S. 551 f. Vgl. ferner R. Boureau: „Progressos da Aviação“, in: *A Ilustração Brasileira*, 15.09.1909, S. 142.

²⁴⁷ Dieser Wirrwarr zeigt sich bis heute in einigen geschichtlichen Darstellungen zu Gusmão, so in SIMONS / WITHINGTON: *Geschichte der Fliegerei*, S. 25. Fiolhais dagegen differenziert klar zwischen tatsächlich von de Gusmão entwickelten und den in der *petição* angekündigten Fluggeräten sowie von ihm verbreiteten Fantasieprodukten: FIOLHAIS: *Bartolomeu de Gusmão*, S. 28.

²⁴⁸ Vgl. MÜNKLER: *Geschichtsmythen und Nationenbildung*.

²⁴⁹ Kurt RÖTTGERS: *Die Lineatur der Geschichte*, Amsterdam / Atlanta, Ga. 1998, S. 224.

Gusmão einen wichtigen Meilenstein für die Ballonfahrt gesetzt hat, eine Eigendynamik, die vor allem die Urheberschaft eines Brasilianers – sei es für die Ballonfahrt, sei es für die (,moderne‘) Luftfahrt oder für beides zusammen – betonte. Gemäß dieser Perspektive handelte es sich bei de Gusmãos Flugversuchen – in welchem Gefährt auch immer – um den „ersten weltweit ausgeführten Flug“ und damit um ein „Experiment, das den Weg bereitete für die großen Verwirklichungen der Eroberung des Luftraums“. ²⁵⁰ Angesichts dieser weitläufig kursierenden Interpretation der Rolle de Gusmãos als Vorreiter der ,modernen‘ Luftfahrt erstaunt dann auch die – zumindest zur Hälfte – unzutreffende Charakterisierung seiner Person als „Erfinder des Ballons und des Flugzeuges“ ²⁵¹ in der Kurznachricht einer brasilianischen Zeitschrift kaum noch.

Auch die häufige Benennung als ,Padre Voador‘ (dt. „fliegender Pater“), die seit seiner Beschäftigung mit dem Aerostaten und bis heute sowohl als positiv-würdigender als auch als negativ-spöttischer Spitzname im Umlauf ist, kann als Bestandteil dieses Mythos gedeutet werden, trägt der Beiname doch zum ,unscharfen‘ Verständnis seiner Taten bei. ²⁵² So flog de Gusmão selbst mit größter Wahrscheinlichkeit nie, war also keinesfalls ein „Voador“ (dt. etwa „fliegender“). Ebenso wenig verweist der Beiname auf das von ihm entwickelte Fluginstrument.

²⁵⁰ Im Original: „primeiro vôo que se realizou no mundo“ und „experiência precursora das grandes realizações da conquista do espaço“. Beide Teilzitate aus: „O segundo centenário do falecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 1 f.

²⁵¹ Im Original: „inventor do aerostato e do aeroplano“, vgl. „O ,Voador“ in: Fon-Fon, 03.12.1910, S. 5.

²⁵² Auch im Untersuchungszeitraum war der Erfinder unter diesem Beinamen bekannt, wie die Überschrift des folgenden Artikels vor Augen führt: A. D. de Mirandeira: „O Padre Voador“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 2. Für weitere zeitgenössische Belege vgl. die 1922 zur Einweihung seiner Statue gehaltenen Rede: „Discurso do Comendador Alfaia Rodrigues na inauguração do monumento em 7 de setembro de 1922“, in: Revista do IHGSP, 1923, S. 70-75, hier S. 71. Für einen zeitgenössischen Kommentar zum Namen vgl. zudem „Aviação. Padre Bartholomeu de Gusmão“, in: Brazil-Ferro-Carril, 27.11.1924, S. 551 f. Zum Eingang in die Forschungsliteratur über de Gusmão vgl. ferner die 1934 von Taunay verfasste Schrift, zitiert nach BARROS: Desafio de voar, S. 66. Der Beiname zieht sich auch durch die aktuelle Sekundärliteratur (vgl. Kapitel 3 ebd. mit der Überschrift „Bartholomeu Lourenço de Gusmão. O Padre Voador“). Zum Beinamen vgl. ebd., S. 63; VISONI / CANALLE: Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 7; INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 92 und HALLION: Taking Flight, S. 33.

Vielmehr betont er seine Bedeutung als ‚Ur-Figur‘ der aeronautischen Entwicklung, könnte doch das „Padre“ über den Verweis auf seine Priesterausbildung und -weihe hinaus auch im genealogischen Sinne als „Vaterfigur“ gedeutet werden.²⁵³

Damit ist klar, dass de Gusmão im Verlauf der ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts nicht mehr nur als ‚Ur-Figur‘ der Ballonfahrt, sondern zugleich als ‚Ur-Figur‘ der Luftfahrt vereinnahmt wurde. Der mittels „authentischer“ Dokumente erbrachte Beweis von seinem angeblichen Vorrecht auf den Erfindertitel des Ballons verband sich mit mythologischen Versatzstücken, sei es in Bild-, sei es in Textform, die seine konkrete erfinderische Leistung weniger erhellten als vielmehr verdunkelten. Offensichtlich diente der diskursive Rückgriff auf den im 18. Jahrhundert in Portugal tätigen Bartolomeu de Gusmão insbesondere im Zeitalter der ‚modernen‘ Luftfahrt dazu, der Erfinder- und Fliegernation Brasilien eine lang zurückreichende Vergangenheit und damit Historizität zu verleihen.

Bartolomeu de Gusmão als Brasilianer im Dienst der Welt

Nicht zuletzt trugen bedeutende Luftfahrer wie Alberto Santos-Dumont mit ihren Äußerungen zur weiteren Festigung dieses Ursprungsmythos bei. So war auch für ihn de Gusmão unbestreitbar „der Erste, der Wegbereiter [...], der Erste der Luftfahrt, auch einer von uns, auch ein Brasilianer“²⁵⁴. Wie seinerzeit üblich, betonte Santos-Dumont de Gusmãos ‚Brasilianität‘, eine Zuschreibung, die freilich angesichts de Gusmãos Lebenszeit lange vor der brasilianischen Unabhängigkeit von Portugal und der in diesem Zuge einsetzenden Nationsbildung gewissermaßen anachronistisch anmutet. Auf dieser Grundlage ließ sich de Gusmãos Verdienst nicht nur als eines der Wissenschaft, sondern a posteriori zugleich als eines der brasilianischen (und teilweise auch der portugiesischen) Nation deuten. So erschien er als „äußerst beachtlicher Luso-Brasilianer, der Portugal und Brasilien einstmals die Vorrangstellung verschaffte, die wegbereitenden Länder

²⁵³ Vgl. Eintrag „padre“, in: Houaiss / Villar / Franco (Hg.): *Dicionário Houaiss*, S. 2103; Eintrag „padre“, in: Graciete Teixeira / Margarida Faria da Costa / Sofia Pereira da Silva (Hg.): *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, Porto 2004, S. 1135 sowie Eintrag „padre“, in: Aurélio Buarque de Holanda Ferreira (Hg.): *Novo Aurélio século XXI. O dicionário da língua portuguesa*, 3. edição, totalmente rev. e ampl., Rio de Janeiro 1999, S. 1471-1472.

²⁵⁴ Im Original: „o primeiro, o precursor [...], o primeiro da aviação, também nosso, também brasileiro“. Die Äußerung erscheint als Zitat in der Rede „Discurso do Comendador Alfaia Rodrigues na inauguração do monumento em 7 de setembro de 1922“, in: *Revista do IHGSP*, 1923, S. 70-75, hier S. 71.

der Luftfahrt zu sein²⁵⁵. Diverse Akteure anderer Herkunft, die vor und nach ihm gleichfalls zur Erfindung und Weiterentwicklung der Ballon- oder auch Luftfahrt beitrugen, blieben dabei ausgeblendet.²⁵⁶ Später agierende brasilianische (und auch portugiesische) Flugpioniere dagegen – und das zeigen die folgenden Kapitel der Arbeit deutlich auf – wurden in eine von ihm ausgehende Kontinuitätslinie eingereiht.

Bereits der portugiesische König, an dessen Hof und in dessen Regierungszeit sich die Versuchsreihe vollzog, hatte in seiner Konzession der „portugiesischen Nation“ den „Ruhm dieser Entdeckung“ zugeschrieben.²⁵⁷ Mit der Geburtsstunde des brasilianischen Kaiserreiches bildeten die Erhöhung von Wissenschaft und Fortschritt, aber auch die Lobpreisung herausragender, in Brasilien geborener Personen übliche Strategien der nationalen Selbstvergewisserung. Als sowohl wissenschaftlich tätiger wie auch aus Brasilien stammender Repräsentant nahm de Gusmão von Anfang an einen Platz im ‚nationalen Pantheon‘ des jungen Brasiliens ein.²⁵⁸

Doch auch wenn Santos-Dumont und andere Zeitgenossen dieser Tradition folgend seine ‚(Luso-) Brasilianität‘ akzentuierten, so sahen sie „seinen Namen“ gleichzeitig „in Verbindung mit der Geschichte der internationalen Luftfahrt“²⁵⁹. Zum einen wirkte er außerhalb Brasiliens und Amerikas, zum anderen schuf er eine Erfindung von ‚universaler Relevanz‘, deren Anwendung nicht auf das portugiesische Imperium oder einen nationalen Kontext beschränkt bleiben sollte, mit

²⁵⁵ Im Original: „luso-brasileiro notabilíssimo, que dera a Portugal e ao Brasil a primazia de serem, na historia, os países precursores da navegação aérea“, vgl. „O segundo centenário do falecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: A Tribuna, 19.11.1924, S. 1 f.

²⁵⁶ Für vorausgehende Akteure vgl. die Fußnoten 167 und 189. Für die ihm nachfolgenden Pioniere vgl. die Ausführungen oben zu den Gebrüdern Montgolfier sowie BARROS: Desafio de voar, S. 67 und MONTEIRO: Aviação, S. 25-30.

²⁵⁷ Im Original: „sendo da Nação Portuguesa a glória deste descobrimento“, zitiert nach BARROS: Desafio de voar, S. 57. Für die Originaltranskription vgl. auch FIOLEHAIS / CARUSO / MARQUES et al.: Bartolomeu Lourenço de Gusmão, Anhang „Petição“, S. 3.

²⁵⁸ Vgl. KURY: Bartolomeu Lourenço, S. 61. Als wichtiges Sprachrohr dieser diskursiven Verbindung zwischen Wissenschaft und Nation fungierte im 19. Jahrhundert das *Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB)*. Wie die hier zitierten Quellen aus der Zeitschrift des lokalen Ablegers dieser Institution in São Paulo (*Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo - IHGSP*) zeigen, spielte diese Institution auch im 20. Jahrhundert noch eine zentrale Rolle in der Verbreitung dieser Ideen.

²⁵⁹ Im Original: „seu nome ligado à historia da aeronautica internacional“, vgl. „Bartholomeu de Gusmão“, in: O Malho, 22.11.1924, S. 41.

anderen Worten, einen „Apparat, mit dem er die Welt begeistern wollte“²⁶⁰. Entsprechend betrachteten ihn seine patriotischen Sympathisanten des 20. Jahrhunderts als „nicht nur eine der nationalen Glanzfiguren, sondern als eine des Universums“²⁶¹. Dabei verstärkten die Referenzen auf die „Welt“ oder das „Universum“ die Anerkennung und Bedeutung dieses Pioniers, die sich zugleich auf Brasilien übertragen ließen. So hieß es zu seinem 200-jährigen Todestag über die Wirkmacht seiner Experimente: „ele viesse trazer a seus irmãos de aquém oceano a glória definitiva do seu descobrimento, numa realização acarinhada desde longa data pelos espíritos inventivos de todos os povos“²⁶². Gerade weil „Erfindergeiste aller Völker“ seit langer Zeit mit der ‚Eroberung der Lüfte‘ liebäugelten, konnte de Gusmão mit seiner erfolgreichen Realisierung dem portugiesischen *império* und damit Brasilien nicht nur internen, sondern vielmehr ‚universalen Ruhm‘ verschaffen.

Das Streben nach diesem ‚universalen Ruhm‘ bestimmte die Erinnerung an Bartolomeu de Gusmão.²⁶³ Dabei galt es als durchaus besonders, dass gerade ein Erfinder aus Brasilien diesen Erfolg erzielen konnte. So verdeutlichte der Militär Marcolino Fagundes in seiner Rede anlässlich des zweiten Geburtstages des *Aero-Club Brasileiro* das Auseinanderklaffen zwischen dem späten Interesse an der Luftfahrt in der ‚Neuen Welt‘ einerseits und dem frühen Beitrag Brasiliens zur Entwicklung dieser Technologie andererseits. Zwar hätten die Kolonisatoren in den ersten Jahrhunderten in ihrem „rauen Kampf“ gegen die „feindliche und wilde Natur“ und ihrem Abenteurergeist geschuldet nicht an anderes denken können, als das, was unmittelbar, materiell und direkt ihren „kühnen Unternehmungen“ gedient habe – der Redner betont also die wissenschaftlich nicht gerade inspirierenden Bedingungen im Brasilien der Kolonialzeit – doch, so fährt er fort: „Ainda assim, já no começo do século XVIII, o Brasil dava ao mundo em

²⁶⁰ Im Original: „aparelho com que queria deslumbrar o mundo“, vgl. „As aventuras do padre Bartholomeu de Gusmão“, in: *Cruzeiro*, 01.12.1928, S. 17.

²⁶¹ Im Original: „não somente uma das glórias nacionais, como do universo“, vgl. „O segundo centenário do falecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: *A Tribuna*, 19.11.1924, S. 1 f.

²⁶² „O segundo centenário do falecimento do padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão“, in: *A Tribuna*, 19.11.1924, S. 1 f.

²⁶³ Vgl. dazu auch KURY: Bartolomeu Lourenço, S. 71.

Bartholomeu de Gusmão, o legítimo precursor das conquistas modernas da aviação²⁶⁴.

De Gusmão samt seiner Erfindung erscheinen also als großzügiges Geschenk Brasiliens an die Welt. Brasilien, vertreten von de Gusmão und seiner bahnbrechenden Erfindung, trug gemäß der hier propagierten Wahrnehmung trotz widriger Bedingungen als erste (Proto-) Nation im Bereich der Luftfahrt zum Wohle und Fortschritt der Menschheit bei und schrieb als Vorläufer der global relevanten „modernen Eroberungen der Luftfahrt“²⁶⁵ insofern Weltgeschichte. Der ‚Kampf‘ um die weltweite Anerkennung der als universal bedeutsam betrachteten Leistungen des luso-brasilianischen Luftfahrtpioniers mündete also nicht nur in Umdeutungen der Vergangenheit, sondern brachte zugleich auf Gegenwart und Zukunft gerichtete Vorstellungen von einem Platz für Brasilien in der Welt mit sich, der in der globalen Relevanz seiner Erfindung oder zumindest dessen, was später daraus erwachsen sollte, seine Begründung fand. Mit anderen Worten: Es war das um die Jahrhundertwende vorherrschende Sinnbedürfnis eines sich nach einem vorderen Platz in der Welt sehnenden Brasiliens, das den Mythos von Bartolomeu de Gusmão als Ursprungsfigur der nationalen, aber auch der universalen Luftfahrt konturierte und befeuerte.

Die Anfang des 20. Jahrhunderts in Brasilien kursierende Erzählung von Bartolomeu de Gusmão als Bahnbrecher nicht nur der Ballonfahrt, sondern zugleich der ‚modernen‘ Luftfahrt kann also als Ursprungsmythos der Luftfahrt-Erfindernation Brasilien gelten. Er verlieh dieser nicht nur eine lang zurückreichende Vergangenheit und somit Historizität, sondern sicherte Brasilien zugleich einen symbolischen Platz in der Welt. Nationale und darüber hinausweisende Konstellationen waren dabei eng verwoben. So wurzelte die Mythisierung der Figur de Gusmão im lange währenden nationalistischen Disput um das Primat der Erfindung des Heißluftballons zwischen Frankreich und Brasilien und gleichzeitig zielte der Diskurs auf die weltweite Anerkennung des als ‚brasilianisch‘ imaginierten Ballonpioniers ab. Während bis heute vielerorts die Gebrüder Montgolfier als die Erfinder des Ballonflugs gelten, setzte sich in Brasilien diese in einem bestimmten historischen Kontext propagierte ‚andere

²⁶⁴ „A Conquista do Ar“, in: Primavera, 11.1913, o. S. Für die ins Deutsche übertragenen Zitate im Original („luta bem aspera com a natureza primitiva, hostil e bravia“ und „temerarias empresas“) vgl. ebd.

²⁶⁵ Im Original: „conquistas modernas da aviação“, vgl. vorhergehendes Zitat (Fußnote 264).

Wahrheit‘ durch und durchzieht bis zum heutigen Tag Diskurse zur Deutung der Vergangenheit, aber auch zur Legitimierung der Gegenwart.²⁶⁶

Innerhalb Lateinamerikas nimmt Brasilien mit der Möglichkeit, auf eine frühzeitig in Europa tätige Erfinderfigur verweisen zu können, eine Sonderstellung ein. Auch wenn Hagedorn darauf hinweist, dass sicherlich nicht alle von latein-amerikanischen Pionieren durchgeführten Flugversuche belegt oder deren Nachweise erhalten sind, so gilt de Gusmão doch zumindest als „erster gut belegter Luftfahrtpionier aus Lateinamerika“^{c267}. Auf der Grundlage dieser – wenngleich nur spärlich vorhandenen, doch aufwendig recherchierten – Dokumentation und deren Anreicherung um mythologische Versatzstücke konnte er nicht nur als brasilianischer Pionier, sondern später auch als „erster amerikanischer Erfinder“^{c268} propagiert und für nationale Zwecke in Anspruch genommen werden.

Wie die weiteren Kapitel aufzeigen, sollte der Ursprungsmythos der Erfindernation mit den Erfolgen brasilianischer Erfinder- und Fluggpioniere im 20. Jahrhundert aufleben und die Deutung der frühen Luftfahrtgeschichte in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts in Brasilien mitbestimmen. Im Folgenden stehen die Pioniere Alberto Santos-Dumont (Kap. 1.2, 1.4 und 1.5) und Augusto Severo (Kap. 1.3) im Zentrum, die sich (zunächst) der Konstruktion von motorisierten Luftschiffen und damit einer ausgeklügelten, da lenkbaren, Form der Ballonfahrt widmeten.

²⁶⁶ Zum Verweis der modernen brasilianischen *baloeiros* (Bezeichnung für Personen, die eigens konstruierte Ballone fliegen lassen) auf die Erfinderfigur de Gusmão mit dem Zweck, ihre volkstümlich motivierten und immer wieder aus Sicherheitsgründen verbotenen Ballonaufstiege zu legitimieren vgl. Felipe Fernandes CRUZ: *An Art of Air and Fire: Brazil's Renegade Balloonists*, in: *The Appendix* Bd. 2 / H. 4 (2014), Paragraf 20. Obwohl Visoni in seinem einleitenden Teil die Möglichkeit früherer Ballonflüge ohne eindeutiges Ergebnis diskutiert, kann er sich dem wirkmächtigen Diskurs um die ‚historische Wahrheit‘ nicht entziehen und schließt mit dem pathetischen Hinweis, dass bis heute jedes Jahr am 24. Juni kleine Heißluftballone in den Himmel stiegen „in einer Hommage an den wahren Erfinder des Ballons und den Vater der Ballonfahrt, den brasilianischen Pater Bartolomeu Lourenço de Gusmão“ (im Original: „numa homenagem ao verdadeiro inventor do balão e Pai da Aerostação, o padre brasileiro Bartolomeu Lourenço de Gusmão“). Vgl. VISONI / CANALLE: Bartolomeu Lourenço de Gusmão, S. 10.

²⁶⁷ Im Original: „first documented aeronautical pioneer to emerge from Latin America“, vgl. HAGEDORN: *Conquistadors of the Sky*, S. 5.

²⁶⁸ Im Original: „primeiro inventor americano“. Dieser Ehrentitel geht auf Taunay zurück, vgl. dazu KUHN: *History of Aeronautics*, S. 3 und INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 108.

1.2 ALBERTO SANTOS-DUMONT UND DIE ERFOLGSGEKRÖNTE LENKBARKEIT VON BALLONEN ALS KULMINATION DER ‚ERFINDERATION‘ (1901)

Egal, ob man sich die nationale Geschichtsschreibung und Erinnerungskultur zur Luftfahrt im brasilianischen Luftfahrtmuseum *Museu Aeroespacial* (MUSAL) in Rio de Janeiro (oder stellvertretend auf dessen Internetseite²⁶⁹) vergegenwärtigt oder ob man diese an Denkmälern²⁷⁰, nationalen Gedenktagen, -wochen und -jahren²⁷¹, an der Benennung von Straßen, Plätzen²⁷², ganzer Ortschaften²⁷³,

²⁶⁹ FORÇA AÉREA BRASILEIRA / INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA: *Museu Aeroespacial*, [Rio de Janeiro], online verfügbar unter <http://www.musal.aer.mil.br/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

²⁷⁰ Zu den ab 1935 errichteten Monumenten und Statuen zum Gedenken an Santos-Dumont in Rio de Janeiro, Curitiba, São Paulo und Guarujá vgl. Fernando Hippolyto da COSTA: *Alberto Santos-Dumont. O Pai da Aviação*, Rio de Janeiro / Brasília 2006, S. 53; INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 235; Michael NOTHENBERG: *Santos Dumont Memorial. Guarujá, Brazil, April, 2004. Santos Dumont remembered in Guarujá*, [2004], online verfügbar unter <http://www.earlyaviators.com/edumone.htm>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018 und GUIA DA SEMANA: *Praça Campo de Bagatelle*, [São Paulo], online verfügbar unter <http://www.guiadasemana.com.br/sao-paulo/turismo/pracas/praca-campo-de-bagatelle>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

²⁷¹ Der 23. Oktober, Datum der erfolgreichen Vorführung eines Flugzeuges durch Santos-Dumont, wurde 1936 vom damaligen brasilianischen Präsidenten Getúlio Vargas (1930-45; 1951-54) zum *Dia do Aviador* (dt. „Tag des Fliegers“) erhoben, vgl. COSTA: *Alberto Santos-Dumont*, S. 59 und INCAER: *História Geral*, Vol. 2, S. 445. Die 1935 erstmalig begangene Gedenkwoche *Semana da Asa* (dt. „Woche der Flügel“) umrahmt in Brasilien traditionellerweise den *Dia do Aviador*. Als besondere Gedenkjahre seien 1973 als 100-jähriges Geburtsjahr von Santos-Dumont sowie 1956 und 2006 als 50- beziehungsweise 100-jährige Jubiläen des 14-bis-Fluges hervorgehoben.

²⁷² Bereits ein Artikel von 1901 berichtete über die Idee, eine Straße zwischen zwei Orten in Nordbrasilien mit dem Namen „Santos Dumont“ zu benennen. Angeblich handelte es sich um den ersten Ort Brasiliens, der eine öffentliche Straße als Hommage an den Flugpionier bezeichnen sollte, vgl. „O Mosqueiro a Santos Dumont“, in: *A Provincia do Pará*, 19.11.1901, o. S. In einer Bildunterschrift von 1906 werden die „Caés Santos Dumont“ (dt. „Kais“) in Lingueta, Recife erwähnt, vgl. *Revista da Semana*, 30.09.1906, S. 3934. Heute finden sich in quasi allen großen Städten Brasiliens nach Santos-Dumont benannte Straßen und Plätze.

²⁷³ Die ehemalige Eisenbahnstation „Palmira“ im Bundesstaat Minas Gerais, die den 20 km entfernten Geburtsort von Santos-Dumont bediente, wurde 1932 zusammen mit dem jüngst emanzipierten Distrikt gleichen Namens als posthume Hommage in „Santos Dumont“ umbenannt. Die Stadt, die sich im Umfeld der Station entwickelte, heißt heute immer noch „Santos Dumont“, vgl. Henrique Dumont VILLARES: *Santos-Dumont. "O Pai da Aviação". 1873-1973*, São Paulo 1973, S. 41 und INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 237.

von Schulen²⁷⁴ und Sportvereinen²⁷⁵ oder – was passt besser? – Flughäfen²⁷⁶ abliest – eine Figur wird dabei nie fehlen: Alberto Santos-Dumont (1873-1932)²⁷⁷, der bis zum heutigen Tag in Brasilien voller Anerkennung „o Pai da aviação“, der „Vater der Luftfahrt“, genannt wird.²⁷⁸ Wie der Ehrentitel schon andeutet, handelt es sich nicht um einen beliebigen Flieger brasilianischer Herkunft, sondern um einen – und aus brasilianischer Perspektive den – Begründer der Luftfahrt.

Insbesondere für seine einschlägigen Erfolge in der Luftschifffahrt (1901) und im ‚schwerer-als-Luft‘-Flug (1906) kommt dem Flugpionier in seinem Heimatland seit jeher eine unumstritten herausgehobene Stellung zu. Außerhalb Brasiliens dagegen findet sich Santos-Dumont heutzutage in eine Reihe diverser Flugpioniere eingereiht, konkurriert in Deutungen mit anderen Flugpionieren um den Status des ‚ersten‘ Fliegers, erscheint lediglich als Randnotiz oder ist gar völlig unbekannt.²⁷⁹ Dieser Kontrast zwischen absoluter Verehrung und beiläufiger (oder

²⁷⁴ Vom „Collegio Santos Dumont“ in „Curityba“ [heute: Curitiba] ist die Rede in: O Malho, 23.05.1903, S. 18.

²⁷⁵ Der 1904 gegründete und 1913 aufgelöste Fußballverein „Sport (-) Club Santos Dumont“ aus Salvador, BA findet Erwähnung in „Sports na Bahia“, in: Revista da Semana. Numero Especial do Estado da Bahia, 30.06.1907, S. 30 und 37.

²⁷⁶ Rio de Janeiro Stadtflughafen heißt *Aeroporto Santos Dumont*.

²⁷⁷ Sein rechtsgültiger Name war „Santos Dumont“ (ohne Bindestrich). Er selbst fügte den Bindestrich hinzu („Santos-Dumont“). Die Erklärungen dafür sind vielfältig. Ob er in Frankreich nicht nur mit dem dort sehr geläufigen Namen „Dumont“ angesprochen werden wollte, oder ob er – wie es seine Familie deutete – seine französische und brasilianische Herkunft gleichberechtigt nebeneinanderstellen wollte, um nicht alleinig als Franzose zu gelten, sei dahingestellt. Zu den Interpretationen vgl. DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 17 und 92. Ich orientiere mich an der zeitgenössischen, vom Akteur selbst gewählten Schreibweise „Santos-Dumont“.

²⁷⁸ Die Bezeichnung „Pae da Aviação“ tauchte insbesondere anlässlich seines Todes im Jahre 1932 gehäuft auf, vgl. exemplarisch A Noite Illustrada, 27.07.1932, S. 9 (Bildunterschrift) sowie „Santos Dumont. O Pae da Aviação“, in: O Cruzeiro, 30.07.1932, S. 4. Zahlreiche Werke über Santos-Dumont nehmen im Titel (oder entsprechenden Kapitelüberschriften) Bezug auf diesen Kosenamen, etwa COSTA: Alberto Santos-Dumont oder VILLARES: Santos-Dumont.

²⁷⁹ Als Beispiel sei seine Repräsentation in außerbrasilianischen Luftfahrtmuseen angeführt. So findet Santos-Dumont im *Museo Nacional de Aeronáutica* in Morón (Buenos Aires) wenig Beachtung. Auch in der Ausstellung zur Luftfahrt im *Deutschen Technikmuseum* (Berlin) spielt Santos-Dumont praktisch keine Rolle. Im *Musée de l’Air et de l’Espace* (Le Bourget, Paris) befinden sich einige Fotos, Illustrationen, Postkarten und Zeitungsartikel zu Santos-Dumont und seinen Flugaktivitäten in Paris ebenso wie ein Flugmodell der *14-bis* und eine Nachbildung des zu seinen Ehren in Paris aufgestellten Bronzeikarus. Er erscheint dabei weniger als der ‚Erfinder‘ der Luftfahrt denn vielmehr als ein Flugpionier unter vielen in Paris. Gleiches gilt

ausbleibender) Erwähnung verdeutlicht, in wie großem Maße Fliegerhelden – wie jegliche Heldenfiguren – zu bestimmten historischen Momenten, aber auch an bestimmten Orten erdacht, im weiteren Verlauf ‚am Leben erhalten‘ oder eben vergessen und manchmal sogar zu späteren Zeitpunkten mit besonderer Intensität ‚wiederbelebt‘ werden.

Der sich in Brasilien vollziehende Prozess der Konstruktion Santos-Dumonts zum (Erfinder-) Helden und die darin eingehenden ‚Zutaten‘ zu unterschiedlichen Momenten seines luftfahrerischen Wirkens in der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts bilden den Untersuchungsgegenstand der Kapitel 1.2, 1.4. und 1.5. Im Fokus des folgenden Unterkapitels (1.2) stehen brasilianische Text- und Bild-Antworten auf Santos-Dumonts ersten größeren aeronautischen Erfolg, nämlich die offiziell begutachtete und preisgekrönte Umsetzung des steuerbaren und damit von Windstärke und -richtung unabhängig ausführbaren Ballonfluges im Jahr 1901. Dieser Schaffenshöhepunkt korrelierte mit einer zeitgleich einsetzenden oder zumindest zunehmenden und kulminierenden Berichterstattung zu Santos-Dumont in Brasilien und verschiedenen Teilen der Welt, die als Grundlage, Ausdruck und Medium der damit beginnenden Glorifizierung gelesen werden kann.²⁸⁰

für das *Royal Air Force Museum* (Hendon, London). Zwar tauchen Santos-Dumonts Erfindungen durchaus im Überblick zur Geschichte der Luftfahrt auf, doch nimmt er keineswegs einen Platz als ‚Urheber‘ der Luftfahrt ein. Für weitere Exponate zu Santos-Dumont in europäischen Museen vgl. VILLARES: Santos-Dumont, S. 42. Vgl. weiterhin die Bemerkungen über Santos-Dumonts Platz in der englischsprachigen Welt in WINTERS / STROHM: Eroberung des Himmels, S. 17 und KUHN: History of Aeronautics, S. 92. Zum Kontrast zwischen Überhöhung in Brasilien und zu Lebzeiten einerseits und posthumer Unterschätzung im Ausland andererseits vgl. auch Peter WYKEHAM: *Santos-Dumont. A Study in Obsession*, New York 1962, S. 3.

²⁸⁰ Erste Referenzen zu Santos-Dumont in ausländischen Zeitungen, v.a. in Sportkolumnen, reichen auf das Jahr 1898 zurück, vgl. Henrique Lins de BARROS / Renato Vilela Oliveira de SOUZA: Santos-Dumont e a solução do voo dirigido: releituras e interpretações da imagem pública de um inventor, in: *Revista Brasileira de História da Ciência* Bd. 4 / H. 2 (2011), S. 239-256, hier S. 239. Eine Analyse des von Clipping-Agenturen in Paris, London und New York im Auftrag von Santos-Dumont zusammengestellten Zeitungsmaterials über seine fliegerischen Tätigkeiten hat gezeigt, dass die Zahl dieser Nachrichten vom Jahr 1899 (133 Nachrichten oder mehr) über das Jahr 1900 (etwa 200 Nachrichten) bis zum Jahr 1901 (mehr als 7500 Nachrichten) um ein vielfaches anstieg. Ebenso schnell fiel die Anzahl wieder auf circa 4000 im Jahr 1902 und etwas mehr als 600 im Jahr 1903, vgl. BARROS: Santos-Dumont e a invenção do voo, S. 148. Ähnliche Tendenzen zeigt die brasilianische Berichterstattung zu Santos-Dumont. Für einen der frühesten ausführlichen Artikel zu Santos-Dumont in der brasilianischen Presse vgl. exemplarisch S. Marcello: „A navegação aerea. Um aeronauta brasileiro“, in: *Revista Moderna*, April 1899, S. 252-255 [? Es ist unklar, ob der Artikel auf S. 255 oder 256 endet, da die Bestände der *Biblioteca Nacional* nur über die S. 252-254 dieses Artikels verfügen]. In der seit 1900 erscheinenden *Revista da Semana* finden sich 1901 erste

Die konstruktivistische Sicht auf Heldenfiguren spielt in der – wohlgerneht von Brasilianern betriebenen – Forschung zu Santos-Dumont kaum eine Rolle. Vielmehr scheinen die meisten Werke mit einer Absicht der Idealisierung und Erhöhung verfasst worden zu sein und schreiben somit die Mythisierung seiner Person als Erfinderheld fort.²⁸¹ Die Ausnahme (und gleichzeitig nicht mehr als schüchterne Schritte in Richtung einer kulturgeschichtlichen Betrachtungsweise) bleiben Beiträge wie der kurze Artikel von Ferraz de Lima. In diesem konstatiert sie, dass Santos-Dumont zu einem „Erfinderhelden“ erhoben wurde, und spricht explizit von einem „Mythos“.²⁸² Damit macht sie zwar immerhin

Artikel zu Santos-Dumont. *O Estado de S. Paulo* weist eine kurze Meldung zu Santos-Dumonts Ballonflügen im Jahr 1898 auf, keine Meldung im Jahr 1899, zwei kurze Meldungen im Jahr 1900 und mehrere Dutzend im Jahr 1901. Die auflagenstarke *O Paiz* veröffentlichte 1898 und 1899 gar nichts und 1900 ein Telegramm zu Santos-Dumont. Demgegenüber stehen regelmäßige Meldungen ab Juli 1901. Während Santos-Dumont in der *Gazeta de Noticias* vor 1900 gar keine Erwähnung fand und 1900 zwei Telegramme über seine Luftfahrtaktivitäten berichteten, summieren sich die Nachrichten im Jahr 1901 (insbesondere ab 14. Juli) auf circa 60. In der Zeitung *Cidade do Rio* steht der erste und einzige Artikel im Jahr 1900 ungefähr 50 Artikeln im Jahr 1901 gegenüber. Auch in *A Noticia* erschienen 1900 nur zwei kurze Meldungen und 1901 nahezu hundert Artikel. Diese Aufzählung ließe sich beliebig fortsetzen.

²⁸¹ Vgl. dazu die abschließenden Kommentare in Valdir RAMALHO: As biografias históricas de Santos Dumont, in: *Scientiae studia* Bd. 11 / H. 3 (2013), S. 687-705, hier S. 700 ff. Dieser hervorragende Literaturbericht kommentiert kritisch eine Vielzahl an (vor allem portugiesischsprachigen) Santos-Dumont-Biografien. Der Schwerpunkt liegt auf den ersten, zwischen 1935 und 1953 verfassten Werken, an die spätere Abhandlungen weitestgehend anschließen. Stellenweise geht er auch auf die neuere Santos-Dumont-Forschung ein. Der Großteil der Sekundärliteratur zu Santos-Dumont wählt einen biografischen, ereignis- oder wissenschaftsgeschichtlichen Zugang und legt demnach den Schwerpunkt auf Santos-Dumonts fliegerisches Wirken und seine Person. Sein Heldenstatus wiederum bleibt in der Mehrzahl der Werke als quasi-natürliche, essentialistische Tatsache vorausgesetzt. Die zahlreichen Werke von Lins de Barros ordnen Santos-Dumonts Erfindungen in die Technik- und Wissenschaftsgeschichte ein. Vgl. BARROS: Alberto Santos-Dumont; Henrique Lins de BARROS: *Santos Dumont. O homem voal*, Rio de Janeiro 2000; BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo; BARROS: Desafio de voar; Henrique Lins de BARROS: *Santos Dumont e a invenção do avião*. Centro Brasileiro das Pesquisas Físicas; Ministério de Ciência e Tecnologia, Rio de Janeiro 2006 und BARROS / SOUZA: Santos-Dumont. Wykeham legte die erste umfangreichere Biografie aus der Feder eines Nicht-Brasilianers vor mit dem Ansinnen, die traditionelle, nationalistische und in weiten Zügen erhöhende Geschichtsschreibung aufzubrechen: WYKEHAM: Santos-Dumont. Letztlich schreibt jedoch auch er mit einer nationalistischen Brille – nur eben mit einer US-amerikanischen.

²⁸² Im Original: „herói-inventor“ und „mito“, vgl. Solange Ferraz de LIMA: Santos Dumont. O mito do herói-inventor, in: *Revista Economia e Cultura* H. 1 (1994), S. 97-99, hier S. 97. Es liegen keine umfassenden Untersuchungen vor, die den Prozess seiner Heroisierung explizit in den Blick nehmen.

deutlich, dass es sich bei den vorherrschenden Imaginationen keinesfalls um unumstößliche historische Tatsachen handelt, doch wie Santos-Dumont zum Helden ‚gemacht‘ wurde, bleibt trotz alledem vage und weitestgehend im Dunkeln.

Die folgenden Überlegungen sind von der Annahme geleitet, dass insbesondere Santos-Dumonts erfolgreiche Aktivitäten im Ausland und die (ihm zumindest in brasilianischen Medien zugeschriebene) nahezu ungebrochene internationale Anerkennung die nationale Vereinnahmung seiner Errungenschaften und seiner Person wesentlich beeinflussten und intensivierten, ließ sich darüber doch Brasiliens Weltgeltung beschwören. Mit anderen Worten: Die aus seinem globalen Wirken und den Reaktionen darauf abgeleitete Vorstellung von der ‚universalen Relevanz‘ eines brasilianischen Akteurs bildete die wesentliche Grundlage, auf die der zu Beginn des 20. Jahrhunderts geschaffene Mythos vom Erfinderhelden Santos-Dumont, der Brasilien einen (neuen) Platz in der Welt verschaffen sollte, rekurrierte (und bis heute rekurriert).

Alberto Santos-Dumont kann als der Inbegriff eines transnationalen – oder man könnte auch sagen transatlantischen – Akteurs gelten. 1873 geboren in Brasilien als Sohn des französischstämmigen Ingenieurs Henrique Dumont und seiner (einer traditionellen luso-brasilianischen Familie entspringenden) Frau Francisca dos Santos²⁸³, aufgewachsen auf der seinerzeit größten Kaffeefazenda Brasiliens im Bundesstaat Minas Gerais begab er sich – wie einstmal sein Vater und wie für die lateinamerikanischen Eliten der Zeit üblich²⁸⁴ – mit einem beträchtlichen

²⁸³ Zur Biografie des Vaters vgl. BARROS: *Desafio de voar*, S. 122 f. und Renato Vilela Oliveira de SOUZA / Tânia Aparecida de Souza VICENTE / Samanta Guimarães NATALINO: *Antecedentes Familiares e Formação: análise da série arquivística do Acervo Santos-Dumont*, in: *Revista da UNIFA* Bd. 20 / H. 23 (2008), S. 79-84, hier S. 82 f. Zu beiden Elternteilen vgl. außerdem INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 237 ff.

²⁸⁴ Die Anziehungskraft Europas einerseits und Reisen oder längere Aufenthalte der lateinamerikanischen Eliten in europäischen Metropolen wie Paris andererseits bedingten sich gegenseitig, vgl. Stefan RINKE / Georg FISCHER / Frederik SCHULZE (Hg.): *Geschichte Lateinamerikas vom 19. bis zum 21. Jahrhundert. Quellenband*, Stuttgart / Weimar 2009, S. 112-115. Zur Orientierung der künstlerischen und kulturellen Eliten der *Belle Époque* an Europa sowie zum eurozentrischen Kosmopolitismus in Lateinamerika vgl. Robert McKee IRWIN: *Culture and Society: Latin America since 1900*, in: Thomas H. Holloway (Hg.): *A Companion to Latin American History*, Malden, Mass. / Oxford 2008, S. 424-442, hier S. 424 f.; zum Vertrauen der lateinamerikanischen Eliten des 19. Jahrhunderts in Europäisierung und Modernisierung vgl. BURNS: *Cultures in Conflict*, passim, insbesondere S. 11, 14-18, 27 ff.; zu Brasiliens Blick in Richtung Nordatlantik vgl. ebd., S. 23-26 sowie die Ausführungen in der Einleitung dieser Arbeit (Fußnote 22 u. a.). Zu Paris als Hauptstadt der Lateinamerikaner dieser Zeit vgl. Jens

Vermögen ausgestattet zum Studium nach Paris.²⁸⁵ Dort bildete er sich von 1892 bis 1896 in Physik, Chemie, Elektrotechnik und Mechanik und frönte dem Motorsport. Sportliche und technische Ambitionen überlagerten sich dabei, dienten ihm Automobile, Motor-Dreiräder und andere benzinbetriebene Vehikel doch nicht allein – wie seinerzeit üblich – als Instrumente der Freizeitgestaltung, sondern zugleich als Labor, um Verbrennungsmotoren für die Anwendung in der Luftfahrt zu adaptieren.²⁸⁶ Ab 1898 sollte er sich dann als Teil der im französischen *Aéro-Club* organisierten multinationalen Erfinder- und Ingenieursgemeinschaft von Paris²⁸⁷ – dem damaligen Zentrum und Sammelbecken der Aviatiker²⁸⁸ –

STRECKERT: *Die Hauptstadt Lateinamerikas. Eine Geschichte der Lateinamerikaner im Paris der Dritten Republik (1870-1940)*, Köln / Weimar / Wien 2013.

²⁸⁵ Zeitweise studierte er auch an der Universität zu Bristol in England, vgl. dazu exemplarisch BARROS: Alberto Santos-Dumont, S. 29 und DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 276.

²⁸⁶ Santos-Dumont kaufte 1891 eines der ersten Automobile überhaupt, welches er dann nach Brasilien exportierte. Danach verfolgte er den neu aufkommenden Modesport der Motor-Dreiräder oder auch *Tricycle*, nahm an Wettrennen teil oder veranstaltete sie gar selber. Vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 247-250 und MELO: *Automóvel*, S. 192 ff. Allgemein zu diversen Verbindungslinien zwischen den parallel aufkommenden Sportarten des Automobilismus und der Luftfahrt vgl. MERKI: *Der holprige Siegeszug*, S. 56, 58 (Fußnote 59), 252 f., 283 f. und 418.

²⁸⁷ Fritzsche versteht dieses Konglomerat von Akteuren als „internationale Vereinigung“ (im Original: „international fraternity“), vgl. FRITZSCHE: *Nation of Fliers*, S. 2. Zum gemeinschaftlichen Charakter vgl. BARROS / SOUZA: Santos-Dumont, S. 245 und 249. In Paris und davon ausgehend später auch an anderen Orten fand der Austausch über Wissenschafts- und Sport-Verbände statt. Zunächst fungierte zum Ende des Jahrhunderts der *Automobile Club de France* als wichtiger Ort für Diskussionen über Luftfahrtentwicklungen. Dort kam die Idee der Gründung eines *Aéro-Club* auf, was die Überschneidungen bei den Mitgliedern der beiden Vereinigungen erklärt. Santos-Dumont war von Beginn an Mitglied im französischen *Aéro-Club* – mit der Gründung am 20. Oktober 1898 die weltweit erste Institution dieser Art, geistiges Zentrum der europäischen Luftfahrt, Schauplatz erregter Debatten und Förderer der Luftfahrt durch die Ausschreibung bedeutender Preise (ab 1909 dann *Aéro-Club de France*), vgl. João Luiz MUSA / Marcelo Breda MOURÃO / Ricardo TILKIAN: *Alberto Santos-Dumont. Eu naveguei pelo ar. Da conquista da dirigibilidade dos balões ao mais pesado que o ar. 1898-1910*, Rio de Janeiro 2001, S. 28 und PRENDERGAST: *Pioniere der Luftfahrt*, S. 19.

²⁸⁸ Zu Paris als Hauptstadt der Fliegerei seit den Heißluftballonaufstiegen der Montgolfiers 1783 und mindestens bis zum Ersten Weltkrieg vgl. KUHN: *History of Aeronautics*, S. 82 f.; BARROS: *Desafio de voar*, S. 32; PRENDERGAST: *Pioniere der Luftfahrt*, S. 17; WOHL: *Passion for Wings*, S. 2 und 38. Paris verfügte über spezialisierte Werkstätten zur Herstellung von Ballonen. In Paris wurden zudem – als eine der ersten Aktionen des 1898 gegründeten lokalen *Aéro-Club* – die ersten Flugfelder angelegt (in Saint-Cloud) und die ersten *Meetings* und Wettbewerbe abgehalten, was die Anziehungskraft fortschrieb und steigerte, vgl. MUSA / MOURÃO / TILKIAN: Alberto Santos-Dumont, S. 28 und ASENDORF: *Super Constellation*, S. 1. Nicht nur die Technologie selbst, sondern viele für die Popularisierung der Luftfahrt ko-konstitutive

vorwiegend im Bereich der Ballon- und Luftschiffahrt praktisch ausprobieren. Zunächst vor allem als Angehöriger der Elite, mit seinen fliegerischen Erfolgen dann aber auch in seiner Funktion als Erfinder und als Person des öffentlichen Lebens bewegte er sich zeitlebens auf dem transatlantischen Dampfschifftransportnetz zwischen Brasilien, den USA sowie west- und mitteleuropäischen Staaten, darunter insbesondere Frankreich und England.²⁸⁹

Seit jeher – und damit lange vor entsprechenden Postulaten der Globalgeschichtsschreibung – widmet sich die Forschung zu Santos-Dumont seinen Aktivitäten in Frankreich, den USA oder anderen Ländern. Da Santos-Dumonts den größten Teil seines Lebens in Frankreich verbrachte und dort seine bedeutendsten fliegerischen Erfolge zu verzeichnen hatte – in Brasilien flog er zeitlebens nicht –, erstaunt es kaum, dass nahezu alle Biografen dem Akteur dort hin folgen, wo er zu dem wurde, was er bis heute verkörpert: zum Flugpionier.²⁹⁰

Erfindungen wie Fotografie und Film oder das in den 1840ern geschaffene Medium der illustrierten Presse nahmen von Paris aus ihren Lauf. Zu den weiteren bedeutenden Schauplätzen der Flugentwicklung zählt die Forschung England, Deutschland, die USA und teilweise auch Österreich (letzterer vor allem in OVERY: Heralds of modernity).

²⁸⁹ In der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts, um die es hier geht, stattete Santos-Dumont (nach seiner Rückkehr aus Brasilien im Jahr 1897) seiner Heimat erst 1903 einen erneuten Besuch ab (siehe dazu Kap. 1.4). Zu seinen Aufenthalten in den USA in den Jahren 1902 und 1904 siehe Kapitel 1.5. Neben seinem Studienaufenthalt 1893 (siehe dazu Fußnote 285) begab er sich im November 1901 und im Frühjahr 1902 nach Großbritannien (siehe dazu die Fußnoten 357 und 789). Zu einer detaillierten Auflistung der Reisen vgl. Henrique Lins de BARROS: Eintrag "Dumont, Santos. * inventor, cientista, aeronauta", in: Alzira Alves de Abreu (Hg.): *Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)*, Rio de Janeiro o. J. [201-], online verfügbar unter <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/DUMONT,%20Santos.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. 1902 hielt sich Santos-Dumont auf Einladung von Prinz Albert zudem länger in Monaco auf (siehe dazu Fußnote 357). 1902 blieb er nach dem Tod seiner Mutter einige Zeit in Portugal, vgl. DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 90. Einen Überblick über die transatlantische Mobilität Santos-Dumonts nach 1910 gewähren die Chronologien ebd., S. 275-282 und INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 345-354, die beide auf einem 1976 verfassten Dokument basieren: Nélson Freire LAVENÈRE-WANDERLEY: *Cronologia de Alberto Santos-Dumont*. Centro de Relações Publicas da Aeronáutica; Centro de Documentação Histórica da Aeronáutica, Rio de Janeiro 1976, online verfügbar unter http://www.avia-it.com/act/biblioteca/libri/PDF_Libri_By_AVIA/Santos-Dumont/Cronologia%20de%20Alberto%20Santos-Dumont%20-%20Lavenere-Wanderley%20N..pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

²⁹⁰ Auch wenn diese Formulierung auf die heuristische Maxime „follow the actors“ (dt. „Folge den Akteuren!“) der von Bruno Latour entscheidend mitgeprägten Akteur-Netzwerk-Theorie verweist, so muss klargestellt werden, dass die bisher vorliegenden Forschungen zu Santos-Dumont über dieses örtliche Nachspüren hinaus jedoch nicht an diese Perspektive zur Erforschung von Technik- und Wissenschaftsakteuren anschließen. Zur *Actor-*

Überschriften zu Santos-Dumont-Darstellungen in Büchern oder auch in Ausstellungen evozieren zudem das Spannungsfeld zwischen globaler und nationaler Bezugsskala, etwa, wenn es über ihn heißt: „Brasilianer, Patriot: und Weltbürger“²⁹¹. Auch die (weitestgehend positiv ausfallende) Rezeption seiner Flugerrungenschaften und seiner Person außerhalb Brasiliens ist schon seit längerem Gegenstand der Santos-Dumont-Forschung, meist aber zugleich mit dem Anliegen verknüpft, seine Bekanntheit und Anerkennung in der Welt und damit seine ‚universale Relevanz‘ aufzuzeigen und zu zementieren (über die sich letztlich wiederum nationale Bedeutung herstellen lässt).²⁹² Damit tritt die Forschung weitgehend in die Fußstapfen der zeitgenössischen Diskurse und stellt seine ausländischen Aktivitäten und das Ansehen, das er weltweit erfahren hat, bisher noch nicht in einen systematischen Zusammenhang mit der darauf aufbauenden (und bis heute anhaltenden) nationalistischen Vereinnahmung in Brasilien.

Network-Theory vgl. Bruno LATOUR: *Science in Action. How to follow scientists and engineers through society*, Cambridge, Mass. 1987 und Bruno LATOUR: *Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory*, Oxford 2005, passim.

²⁹¹ Im Original: „Brasileiro, patriota: e cidadão do mundo“, vgl. Ausstellung im *Museu Casa de Santos Dumont* („A Encantada“) in Petrópolis, RJ.

²⁹² Dies verdeutlicht sich besonders in Napoleãos Schrift, die darauf abzielt, Brasiliens Recht auf die Vorherrschaft in der Luftfahrt mithilfe der internationalen Pressereaktionen auf Santos-Dumont zu untermauern: Aluizio NAPOLEÃO: *Santos-Dumont. Conquest of the Air*, Belo Horizonte / [Rio de Janeiro] 1988. Im Mittelpunkt des Quellenfundus steht die Pariser Wochenzeitung *L'Illustration*. Komplettiert wird die (selektive) Auswahl durch andere Organe der französischen, englischen, italienischen, aber auch der US-amerikanischen und argentinischen Presse, die seiner Argumentation dienlich sind. Weitaus differenzierter untersucht Lins de Barros das Bild von Santos-Dumont in der europäischen und US-amerikanischen Presse zwischen 1898 und 1904: BARROS / SOUZA: Santos-Dumont. Die früheren Werke von Lins de Barros basieren vor allem auf französischen journalistischen Quellen. Hoffman hat das englischsprachige Pressematerial ausgewertet: Paul HOFFMAN: *Wings of Madness. Alberto Santos-Dumont and the Invention of Flight*, New York 2003. Drumond bezieht zahlreiche Zeitungsartikel nicht nur aus unterschiedlichen Regionen in Frankreich, England und den USA, sondern auch aus Ländern wie Spanien oder Portugal in seine Forschungen mit ein: DRUMOND: Alberto Santos-Dumont. Ein besonders beliebtes Thema ist Santos-Dumont in der (französischen) Karikatur, insbesondere aus der Feder des Pariser Starkarikaturisten Sem, es liegen jedoch lediglich populärwissenschaftliche Artikel dazu vor, darunter Álvaro COTRIM: Santos-Dumont na caricatura, in: *Cultura* Bd. 3 / H. 10 (1973), S. 100-112. Die in all diesen Werken untersuchte Rezeption und Anerkennung Santos-Dumonts in der ‚Welt‘ bezieht sich also vor allem auf die USA, Europa und Südamerika, vgl. dazu auch WINTERS / STROHM: Eroberung des Himmels, S. 16 und 19.

Lediglich Gilberto Freyre (1900-1987), einer der bedeutendsten brasilianischen Sozialwissenschaftler, entwickelte in seinem Essay „Universalidade de Santos-Dumont“ von 1973 und in anderen Schriften einige interessante Ideen zu den beiden „nicht immer versöhnbaren“ Verehrungsmustern als „internationaler“ und „nationaler Held“ und damit zum Zusammenspiel zwischen Globalem und Nationalem.²⁹³ Auch wenn Freyre unverkennbar einer sich von der heutigen deutlich unterscheidenden Wissenskultur entspringt²⁹⁴, haben seine innovativen Wege der Forschung und die von ihm gestellten Fragen – wie das Debora Gerstenberger für die gegenwärtige Bedeutung von Freyres umfassendem Werk konstatiert – kaum an Aktualität verloren und werden daher auch hier stellenweise wieder aufgenommen.²⁹⁵

Dieses und die folgenden Teilkapitel zu Santos-Dumont zielen darauf ab, den bisher kaum hinterfragten, über Jahrzehnte fortgeschriebenen Mythos von Brasilien als der Wiege des „Vaters der Luftfahrt“ aufzubrechen und zu ersetzen mit dem Bild einer Nation, die einen transnationalen Akteur und seine in vielen Teilen der (vorwiegend transatlantischen) Welt anerkannten Flüge vereinnahmte, um nationale Relevanz zu erzeugen. Dabei interessiert nicht nur, auf welche Weise Santos-Dumont zu einem nationalen Erfinderhelden erhoben wurde, sondern auch, welche neuen Dimensionen in der umfassenderen Konstruktion Brasiliens als Erfindernation damit an Bedeutung gewannen und inwiefern die Erzählung von Santos-Dumont an den parallel propagierten Ursprungsmythos

²⁹³ Im Original: „Santos-Dumont uniu duas glórias nem sempre conciliáveis: a de herói internacional e a de herói nacional“, vgl. Gilberto FREYRE: *Universalidade de Santos-Dumont*, in: *Cultura (edição comemorativa do Centenário de nascimento de Alberto Santos-Dumont)* Bd. 3 / H. 10 (1973), S. 53-60, hier S. 54. Ebenso als „herói universal“ bezeichnet, vgl. ebd., S. 55. Auszüge aus diesem Aufsatz erscheinen Jahre später in derselben Zeitschrift unter einem modifizierten Titel: Gilberto FREYRE: *Brasileiríssimo brasileiro*, in: *Cultura* Bd. [16?] / H. 10 (1986), S. [?]. In einer weiteren umfassenden Essaysammlung über die Umbruchszeiten zwischen brasilianischem Kaiserreich und Republik integriert Freyre Gedanken zu Santos-Dumont, vgl. Gilberto FREYRE: *Ordem e Progresso. 2.º tomo*, Rio de Janeiro 1959, S. 491-502.

²⁹⁴ So schreibt er in diesem Essay eher als Zeitgenosse denn als Wissenschaftler, macht sich Argumentationslinien aus der Eugenik zu Eigen und sieht nationale Zugehörigkeit weitestgehend als essentialistische Tatsache.

²⁹⁵ Vgl. Debora GERSTENBERGER: Gilberto Freyre: Nationalhistoriker oder Vordenker der Globalgeschichte?, in: Fischer / Peters / Rinke et al. (Hg.): *Brasilien in der Welt*, S. 51-70, hier S. 52 und 66 ff. Zu Freyres essayistischem, assoziativen, kolloquialen Stil vgl. ebd., S. 61. Zu der schon in den 1940ern vorgebrachten Problematisierung seiner Doppelrolle als Historiker und gleichzeitig als Intellektueller eines Landes, das auf der Suche nach sich selbst ist, vgl. ebd., S. 58.

von Bartolomeu de Gusmão anzuknüpfen vermochte. Da sich – wie schon Freyre andeutete²⁹⁶ – das Zusammenspiel zwischen globalen und nationalen Zuschreibungen nicht immer konfliktfrei gestaltete, schlossen sich weitere Überlegungen an: Wie konnte Santos-Dumont trotz – oder vielleicht gerade wegen – seiner nur außerhalb Brasiliens vollbrachten fliegerischen Aktivitäten zum brasilianischen Erfinderhelden erkoren werden? Welchen Platz nahm seine französisch-brasilianische Abstammung in den Deutungen ein? Kurz: Welche Rolle spielten sein transnationales Wirken und die Kategorie ‚Herkunft‘ oder auch ‚Rasse‘ in der Konstruktion seiner Person als nationaler Held und zu welchen Zeitpunkten erwiesen sich diese als besonders relevant?

Das Jahrhundert der lenkbaren Ballone als neue Glanzepoche für Brasilien

Seit 1898 entwarf, konstruierte und modifizierte Santos-Dumont schrittweise nach dem „trial and error“-Prinzip²⁹⁷ Luftschiffe und adaptierte Verbrennungsmotoren für die Luftfahrt, um die seit Beginn und insbesondere in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts von diversen Akteuren an unterschiedlichen Orten der Welt angestrebte Lenkbarkeit von Ballonen zu erreichen und zu perfektionieren.²⁹⁸

²⁹⁶ Vgl. dazu Fußnote 293.

²⁹⁷ Für den Begriff (dt. etwa „Versuch und Irrtum“) vgl. KUHN: History of Aeronautics, S. 97.

²⁹⁸ Für einen Überblick über die von Santos-Dumont entwickelten Fluggeräte vgl. die übersichtlichen Tabellen, Listen und Zeichnungen in WINTERS / STROHM: Eroberung des Himmels, S. 169-173; BARROS: Santos-Dumont e a invenção do voo, S. 132-139; WYKEHAM: Santos-Dumont, S. 267-270; BARROS: Alberto Santos-Dumont, S. 137-144 und HOFFMAN: Wings of Madness, S. 353-358. Für einen kommentierten Überblick zu seinen Ballonen und Luftschiffen und deren Beitrag zur Weiterentwicklung der lenkbaren Ballonfahrt vgl. BARROS / SOUZA: Santos-Dumont, passim. Die zuverlässige Manövrierbarkeit der Luftschiffe auch gegen den Wind hing in großem Maße von der Entwicklung leichtgewichtiger und zugleich leistungsstarker Motoren ab. Es handelte sich zwar um keine sine-qua-non-Bedingung, doch stellten sich verschiedene, im Verlauf des 19. Jahrhunderts konstruierte, von Dampfmaschinen, Menschenkraft oder auch Elektromotoren angetriebene Luftschiffe als wenig zukunftsweisend heraus. Der 1883 erstmals produzierte Verbrennungsmotor erwies sich als große Revolution für die (Weiter-) Entwicklung von Luftschiffen (und auch Flugzeugen). Santos-Dumont war zwar keineswegs – wie manchmal behauptet wird – der erste, der Luftschiffe mit dieser Energiequelle ausstattete, doch erreichte er bedeutende Fortschritte, denn er ermöglichte das Zurücklegen längerer Strecken unter minimierter Explosionsgefahr. Zu Santos-Dumont und diversen weiteren Akteuren und deren Errungenschaften (oder auch Rückschlägen) innerhalb der Entwicklungsgeschichte der Lenkbarkeit von Ballonen im 19. Jahrhundert vgl. BARROS: Santos-Dumont e a invenção do voo, S. 40 ff.; BARROS: Desafio de voar, S. 25-30 und 115; BARROS / SOUZA: Santos-Dumont, S. 242; INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 123, 143 f. und

Dabei kann 1901 als Schlüsseljahr für die erfolgreiche Demonstration lenkbarer Ballone im aeronautischen Schaffen Santos-Dumonts betrachtet werden.

So wie das 19. Jahrhundert von der Herausforderung Ballone lenken zu können bestimmt war, erschien das 20. Jahrhundert Santos-Dumonts Zeitgenossen als Zeitalter der Lösung dieses Problems. Als Jahrhundert, in dem die Lenkbarkeit sich von einer Utopie zur Realität wandelte, galt es manch einem Brasilianer in Anlehnung an den angenommenen Urheber dieses Umbruchs zugleich als „Dumonts Jahrhundert“ wie die Überschrift einer regionalen Tageszeitung verheißt und wie der darunter folgende Kommentar erklärt:

„Santos Dumont esperava apenas a aurora do novo seculo para dota-lo com a mais extraordinaria das descobertas do esforço humano. E foi por isso que traçando estas linhas, pensei em epigraphal-as dando ao seculo que corre o nome d'esse glorioso brasileiro, bemfeitor da humanidade.“²⁹⁹

Diese Wahrnehmung berief sich also auf Santos-Dumonts schöpferische Arbeit, die zu Beginn des neuen Jahrhunderts einen Höhepunkt erreicht hatte. Der Zeitpunkt seines entscheidenden Wirkens zur „Morgenröte“³⁰⁰ oder der „erhabenen Vorhalle“³⁰¹ des neuen Jahrhunderts kam dabei nicht von ungefähr. So hatte der französische *Aéro-Club* symbolträchtig zu Beginn des Jahrhunderts den hoch dotierten Deutsch-Preis für einen offiziell begutachteten Flug von höchstens 30 Minuten auf einer vorgegebenen Route um den Eiffelturm ausgerufen, den Lins de Barros wegen seiner strengen Vorgaben als „Trennlinie in der Geschichte des

264; MONTEIRO: *Aviação*, S. 35-39, 41 und 43; SIMONS / WITHINGTON: *Geschichte der Fliegerei*, S. 33, 42 f. und 54 ff.; OVERY: *Heralds of modernity*, S. 55 ff.

²⁹⁹ Vgl. Zára: „O seculo de Dumont“, in: *A Provincia do Pará*, 19.11.1901, o. S.

³⁰⁰ Für das Original siehe obiges Zitat: „aurora do novo seculo“ (Fußnote 299). In der Rede von Dr. Cesar Bierrenbach anlässlich des Besuches von Santos-Dumont in Campinas auch als „Morgendämmerung des neuen Jahrhunderts“ (im Original: „albor do novo seculo“) ausgedrückt, vgl. „Santos Dumont em Campinas“, in: [Clube Campineiro. Noticiário, Set. 1903], S. 248 ff., hier S. 249 (*CENDOC, Acervo Santos-Dumont*, Dokument „SD3.398 P1“ und „-P2“). Die Rede findet sich weiterhin reproduziert im Artikel „Santos Dumont“, in: *O Commercio de São Paulo*, 23.09.1903, S. 1 f. (Der Archivierungsort der ersten Quelle und letztere Quelle werden im Folgenden nicht mehr zusätzlich angegeben).

³⁰¹ Im Original: „no magestoso portico do seculo XX“, vgl. „4a Sessão Extraordinaria em 23 de setembro de 1903“, in: *Revista do Instituto Historico e Geographico Brasileiro*, Tomo 66, parte II, Vol. 108, Rio de Janeiro: 1903 (im Folgenden zitiert als „Revista do IHGB, 1903“), S. 247-254, hier S. 252.

Fluges^{cc302} beurteilt.³⁰³ Zudem wurde das Jahrhundert mit der Weltausstellung in Paris und dem zu diesem Anlass einberufenen Internationalen Luftfahrtkongress eingeleitet.³⁰⁴

Von beiden Ereignissen angespornt vollendete Santos-Dumont zunächst sein schnelles Luftschiff Nr. 4³⁰⁵, für dessen Demonstrationsflüge er im Jahr 1900 einen Stimulationspreis des französischen *Aéro-Club* verliehen bekam.³⁰⁶ Sodann konstruierte er das perfektionierte Luftschiff Nr. 5, mit dem ihm am 12. und 13. Juli 1901 bedeutende Flüge gelangen, bei denen er den Eiffelturm umrundete und damit die zur Erfüllung des Deutsch-Preises vorgesehene Strecke überwand.³⁰⁷ Auch wenn am 12. Juli die begutachtende Kommission nicht anwesend war, er den vorgegebenen Zeitrahmen von 30 Minuten an beiden Tagen nicht einhalten konnte und er zudem am 13. Juli wegen Motorversagens auf die Kastanienbäume im Garten des Baronen Edmond de Rothschild nahe des Zielpunkts

³⁰² Im Original: „divisor na história do voo“, vgl. BARROS / SOUZA: Santos-Dumont, S. 242.

³⁰³ Es handelt sich um einen von Henri Deutsch de la Meurthe, Sportsfreund und Mitglied des *Aéro-Club* sowie Sohn und Erbe des Petroleummagnaten Alexander Deutsch, im Jahr 1900 im *Aéro-Club* ausgerufenen Preis über die enorme Summe von 100.000 *Francs* für denjenigen, der an einem im Voraus angekündigten Datum vor den Augen einer Kommission des *Aéro-Club* mit einem Luftschiff vom Flugfeld von Saint-Cloud mit eigenen Mitteln in höchstens 30 Minuten auf einer 11 km langen, festgelegten Strecke in einem geschlossenen Kreis mit der Achse Eiffelturm als dessen Zentrum zurück zum Ausgangspunkt fliegen würde. Zahlreiche andere Aeronauten, darunter auch der Brasilianer Augusto Severo, waren gewillt, den Preis zu gewinnen. Vgl. BARROS / SOUZA: Santos-Dumont, S. 241; INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 273 und MUSA / MOURÃO / TILKIAN: Alberto Santos-Dumont, S. 40. Zur Route vgl. auch die zeitgenössische Streckenkarte aus *L'Illustration*, 26.10.1901, reproduziert in NAPOLEÃO: Santos-Dumont. Conquest of the Air, S. 343 und in MUSA / MOURÃO / TILKIAN: Alberto Santos-Dumont, S. 87.

³⁰⁴ Vgl. dazu BARROS: Santos Dumont. O homem voa!, S. 13 und INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 273 ff.

³⁰⁵ Zur Nummerierung der Santos-Dumont'schen Luftschiffe vgl. Fußnote 132.

³⁰⁶ Vgl. BARROS: Santos Dumont. O homem voa!, S. 14. Die Regularien des Deutsch-Preises sahen vor, im Falle eines ausbleibenden Sieges im Jahr 1900 demjenigen Aeronauten die anfallenden Zinsen als Motivation zukommen zu lassen, der sich in diesem Jahr am meisten hervorgetan hatte, vgl. COSTA: Alberto Santos-Dumont, S. 26. Zu den für den Wettbewerb eingeschriebenen Konkurrenten, die jedoch bei weitem keine derart überzeugenden Erfolge aufweisen konnten wie Santos-Dumont und letztlich auch nicht antraten, vgl. BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 143 ff.

³⁰⁷ Vgl. BARROS / SOUZA: Santos-Dumont, S. 243 und BARROS: Desafio de voar, S. 160-163.

abstürzte³⁰⁸, brachten ihm diese Flüge euphorische Kommentare gleichermaßen in der internationalen wie auch in der brasilianischen Presse sowie eine Goldmedaille des französischen *Aéro-Club* ein.³⁰⁹ Nicht zuletzt führten sie zu einem Preis der brasilianischen Regierung, der Santos-Dumont zur Perfektionierung seiner Erfindung animieren sollte.³¹⁰ Zu diesem Zeitpunkt zweifelte so gut wie niemand mehr daran, dass Santos-Dumont den bedeutenden Deutsch-Preis gewinnen würde.³¹¹ Nach einem weiteren gescheiterten Versuch am 8. August, bei dem Santos-Dumont auf das Pariser Hotel *Trocadéro* abstürzte und nur durch Glück im Unglück gerettet werden konnte, gelang ihm schließlich am 19. Oktober 1901 mit seinem Luftschiff Nr. 6 die vorgesehene 30-minütigen Umrundung des Pariser Eiffelturms vor den Augen der Mitglieder des *Aéro-Club* von Frankreich und zahlreicher neugieriger Zuschauer, wofür er nach polemischen Diskussionen schließlich am 4. November den begehrten Deutsch-Preis gewinnen sollte.³¹²

Auch wenn die generelle Möglichkeit des lenkbaren Fluges bereits zuvor von Santos-Dumont und anderen Luftschiffern aufgezeigt worden war, handelte es

³⁰⁸ Vgl. BARROS: Alberto Santos-Dumont, S. 47 ff.; INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 280 f. und DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 72 f.

³⁰⁹ Vgl. DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 76.

³¹⁰ An der Preisverleihung war der Abgeordnete und Luftschiffer Augusto Severo maßgeblich beteiligt, vgl. dazu Kapitel 1.3.

³¹¹ Vgl. BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 47 und DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 81.

³¹² Zu den drei Versuchen und den Unfällen vgl. BARROS: Santos Dumont. O homem voa!, S. 14 f. Nach dem Flug am 19. Oktober herrschte Uneinigkeit in der Jury, ob die jüngst modifizierten Kriterien eingehalten wurden. Santos-Dumont hatte zwar die Ziellinie in weniger als 30 Minuten überschritten, aber das Luftschiff befand sich erst nach 30 Minuten und 40 Sekunden im Ruhezustand. Schließlich entschied sich die Kommission aus Mitgliedern des *Aéro-Club* am 4. November mit 14 zu 9 Stimmen zugunsten von Santos-Dumont. Vgl. „Telegrammas. Agencia Havas. Pariz, 19“, in: O Estado de S. Paulo, 20.10.1901, S. 1 und Telegramme „Pariz, 4“ in: O Paiz, 05.11.1901, S. 1. Für weitere Telegramme zu diesem Thema vgl. die Reproduktionen im Kapitel „Santos Dumont e a imprensa“, in: Francisco Pereira da SILVA: *Santos Dumont*, São Paulo 1974, S. 241-250, hier vor allem S. 241-244. Für eine Zusammenfassung vgl. WYKEHAM: Santos-Dumont, S. 138 ff. und Fernando JORGE: *As lutas, a glória e o martírio de Santos Dumont*, 2. edição, rev. e aum., São Paulo 1973, S. 150 ff.

sich um den ersten Flug offiziellen Charakters mit vorgegebener Route und Zeitfenster und im Voraus angekündigtem Termin.³¹³ Damit war die effiziente Nutzbarmachung lenkbarer Ballone über das Experimentierstadium hinaus gegeben, denn Santos-Dumont konnte sich die atmosphärischen Bedingungen nicht aussuchen und stellte seine Flugmaschine – anders als seine Vorgänger – auch bei ungünstiger Wind- und Wetterlage erfolgreich unter Beweis.³¹⁴ Vor diesem Hintergrund galt der zu erobernde Deutsch-Preis gemeinhin als eine Art Symbol für die erreichte Lenkbarkeit von Ballonen.³¹⁵

Von Santos-Dumont passend zum Jahrhundertwechsel um die Lenkbarkeit bereichert gehörte das 20. Jahrhundert in den Augen seiner brasilianischen Zeitgenossen ihm, und mit ihm Brasilien: „o seculo XX, pertence todo elle á nossa patria, ao nosso estremecido Brasil, personificado em Santos Dumont...“³¹⁶. Die Symbolkraft, die in der Jahrhundertwende lag und in der zeitgleichen Lösung einer aeronautischen Herausforderung am Schauplatz Paris – aber auch an anderen Orten, etwa in Deutschland³¹⁷ – ihre für alle sichtbare Entsprechung fand, wurde in Brasilien über das Kriterium der Herkunft des Akteurs angeeignet und im zweiten Schritt auf die Nation übertragen. Mit anderen Worten: Das 20. Jahrhundert galt in dieser Perspektive nicht mehr nur als Jahrhundert der (weltweit angestrebten, unter anderem in Frankreich erfolgreich umgesetzten) Lenkbarkeit,

³¹³ Zu Santos-Dumonts erfolgreichen Flugvorführungen mit seinen lenkbaren Ballonen vor diesem Schlüsselereignis vgl. BARROS / SOUZA: Santos-Dumont, S. 240. Zu vorherigen Demonstrationsflügen anderer Akteure vgl. die Literaturangaben in den Fußnoten 298 und 314.

³¹⁴ Zu Wind und Wetter beim Wettbewerbsflug vgl. unter anderem BARROS: Santos Dumont. O homem voa!, S. 15. Viele der vorher getesteten Luftschiffe waren nur unter bestimmten Wetterbedingungen erfolgreich lenkbar gewesen und von zahlreichen Einschränkungen geprägt, vgl. BARROS: Desafio de voar, S. 116 und 121 sowie Rodrigo Moura VISONI / João Batista Garcia CANALLE: O sistema de navegação aérea de Júlio César Ribeiro de Souza, in: *Revista Brasileira de Ensino de Física [online]* Bd. 32 / H. 2 (2010), S. 1-10, hier S. 8.

³¹⁵ Entsprechend heißt es in der brasilianischen Luftfahrtgeschichte: „[...] die Lenkbarkeit. [sic], die sich nun in der Eroberung eines Preises symbolisierte, der die Überlegenheit des menschlichen Willens über die Kraft der Elemente unterstrich.“ Im Original: „[...] a dirigibilidade. [sic] agora simbolizada na conquista de um prêmio que referendaria a prevalência da vontade do homem sobre a força dos elementos“, vgl. INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 276.

³¹⁶ C. Senior: „Está tudo errado“, in: Tagarela, 27.08.1903, S. 5.

³¹⁷ So stieg auch der vom Grafen Zeppelin konstruierte LZ 1 im Juli 1900 erstmalig auf, vgl. FRITZSCHE: Nation of Fliers, S. 7 f. Trischler kommentiert entsprechend, dass sich das 19. Jahrhundert mit einem Paukenschlag verabschiedet habe, vgl. TRISCHLER: Luft- und Raumfahrtforschung, S. 40.

sondern vielmehr als dasjenige eines bestimmten (brasilianischen) Akteurs und entsprechend einer bestimmten Nation, nämlich Brasilien.

Wenngleich in weitaus geringerem Maße, wirkte die mit Santos-Dumonts Erfolgen im neuen Jahrhundert verbundene Vorstellung des Erwachens ebenso über die Nation hinaus: „E’ uma gloria do Brasil e da raça latina que parece, felizmente, renascer do abatimento em que na ultima parte do século findo cahira, iniciando uma nova época de brilhos nas sciencias e nas artes“³¹⁸. Brasilien und die „latein(amerikan)ische Rasse“ – ein polyvalenter Begriff, der auf die im 19. Jahrhundert nicht nur von französischen Pan-Latinisten, sondern auch von lateinamerikanischen kreolischen Eliten formulierten Vorstellungen einer romanisch und katholisch geprägten kulturellen Gemeinschaft in Abgrenzung zur ‚anglo-amerikanischen Rasse‘ verweist und gleichermaßen für entsprechende Kulturgruppen dies- und jenseits des Atlantiks wie auch für das von diesen kolonisierte Amerika im engeren Sinne stehen konnte³¹⁹, – schienen also „neugeboren“ mit Santos-Dumonts wegweisenden Flügen und eröffneten eine „neue Glanz-epoche“ in den Wissenschaften und Künsten.³²⁰ Das Jahrhundert erwachte, und mit ihm auch ein neuer Akteur, dessen aeronautisches „Lichtzeichen“³²¹ Brasilien erhoffen ließ, dass er und mit ihm die Nation (oder gar der Subkontinent beziehungsweise die gesamte Latinität) das neue Jahrhundert zum Strahlen brächten.

³¹⁸ „As nossas gravuras“, in: Revista da Semana, 21.07.1901, S. 518.

³¹⁹ Zum Konzept der ‚latinité‘ oder auch ‚latinidad‘ vgl. Walter D. MIGNOLO: *The Idea of Latin America*, Malden, Mass. / Oxford 2005; Aims MCGUINNESS: Searching for "Latin America". Race and Sovereignty in the Americas in the 1850s, in: Nancy P. Appelbaum / Anne S. Macpherson / Karin Alejandra Roseblatt (Hg.): *Race and Nation in Modern Latin America*, Chapel Hill, N.C. 2003, S. 87-107, hier insbesondere S. 87 f. und 99 ff.; Michel GOBAT: The Invention of Latin America: A Transnational History of Anti-Imperialism, Democracy, and Race, in: *American Historical Review* Bd. 118 / H. 5 (2013), S. 1345-1375. Zur spezifischen Identifizierung mit einer ‚lateinischen Rasse‘ in Brasilien vgl. ebd., S. 1351, 1354, 1363-1367 und 1370 f. Allgemein zur Herausbildung und globalen Wirkmacht der Kategorie ‚Rasse‘ vgl. Fußnote 23.

³²⁰ Eine ähnliche Bezugnahme auf ‚Amerika‘ manifestiert sich im folgenden Zitat: „Euer Ruhm, der auch unserer ist, denn es ist der Ruhm unseres Vaterlandes, unserer Rasse, es ist der Ruhm dieses Amerikas“ (im Original: „vossa gloria, que tambem é nossa gloria, pois que é gloria da nossa Patria, da nossa raça, é gloria desta America“), vgl. „4a Sessão Extraordinaria em 23 de setembro de 1903“, in: Revista do IHGB, 1903, S. 247-254, hier S. 253.

³²¹ Im Original: „signo de luz“, vgl. „4a Sessão Extraordinaria em 23 de setembro de 1903“, in: Revista do IHGB, 1903, S. 247-254, hier S. 252.

Die erreichte Lenkbarkeit als glorreiche Vollendung von de Gusmãos Werk

Doch Santos-Dumont und seine wegweisenden Flüge wurden nicht nur mit nationalem (oder subkontinentalem beziehungsweise ‚rassisch‘-kulturellem) Aufbruch und Neubeginn verbunden, sondern zugleich in Kontinuitätslinien eingereiht und mit einer lange zurückreichenden Vergangenheit in Beziehung gesetzt. Unter der fett gedruckten Unterüberschrift „Actualidade Universal“ (dt. etwa „Aktuelles aus der Welt“) verkündete im Juli 1901 ein Artikel in der *Revista da Semana*, dass das Problem der Lenkbarkeit von Ballonen nun endgültig gelöst sei. Diese Errungenschaft sei einem „brasilianischen Staatsbürger“ zuzuschreiben, „Fortführer der Studien des Urhebers des ersten Luft-Schiffes, der dem Menschen den Luftraum eröffnete, der Jesuit Bartholomeu Lourenço de Gusmão, ebenfalls ein Brasilianer“³²². Die wichtigsten Botschaften waren damit gleich zu Beginn einer langen Serie fliegerischer Meisterleistungen genannt: Santos-Dumont war Brasilianer, der – als würdiger Nachfolger Bartolomeu de Gusmãos – den Mythos von Brasilien als einer Erfindernation neu belebte. Damit schrieb er Brasiliens Ruhm fort und vermochte diesen sogar zu steigern, wie selbst aus dem knapp formulierten Glückwunschtelegramm eines brasilianischen Ministers an Santos-Dumont anlässlich derselben Flüge unzweifelhaft hervorgeht: „AUGMENTAES GLORIA BRAZIL COMPLETANDO OBRA BARTHOMEA [sic] GUSMAO [sic] ILLUSTRE PATRICIO NOSSO“³²³.

Santos-Dumont stand also nicht nur in Nachfolge („continuador“), sondern zugleich als Vollender („completando“) dieses 1709 begonnenen Werkes, wie an anderer Stelle nochmals explizit formuliert ist: „Um brasileiro começou e outro terminou essa imensa evolução de 192 annos“³²⁴. Damit schloss sich der Kreis zwischen dem Entwickler des Prinzips der Heißluftballonfahrt und demjenigen,

³²² Im Original: „cidadão brasileiro“ und „continuador dos estudos do autor da primeira aeronave, que franqueio o espaço ao homem, o jesuita Bartholomeu Lourenço de Gusmão, também brasileiro“, vgl. „As nossas gravuras“, in: *Revista da Semana*, 21.07.1901, S. 518.

³²³ Großbuchstaben im Original, vgl. Telegramm an „Dr [sic] Santos Dumont Legacao [sic] Brazil Paris“ von „Alfredo Maia Ministro da Industria“, 16.07.[1901] (*Acervo Santos-Dumont* des CENDOC, Dokument „SD1273“). Der Minister schreibt im Namen des Präsidenten der Republik. Ein Telegramm mit ähnlicher Botschaft des Erzbischofs Arcoverde lautet: „O arcebispo Gabido e Clero do Rio de Janeiro felicitam o continuador do glorioso invento do padre Bartholomeu, brasileiro e descobridor do balão“, reproduziert in der Sektion „Correio“, in: *Cidade do Rio*, 22.07.1901, S. 2.

³²⁴ Horacio de Carvalho: „Navegação aérea. A conquista dos ares, – De Bartholomeu de Gusmão a Santos Dumont (1709-1901)“, in: *Revista do IHGSP*, 1902, S. 301-399, hier S. 343.

der in den Augen seiner brasilianischen Zeitgenossen erstmalig erfolgreich die (192 Jahre) lang ersehnte und von zahlreichen Aeronauten angegangene Lenkbarkeit der Ballone zu demonstrieren vermochte. Die zwei brasilianischen Akteure wurden als entscheidende Erfinderfiguren gezeichnet und boten damit ideale Voraussetzungen, um dem Entwicklungszyklus der Ballonfahrt einen brasilianischen Rahmen zu verleihen.

Wie es auch unabhängig von der Rückbesinnung und Bezugnahme auf Bartolomeu de Gusmão im Begriff des „Dumont’schen Jahrhunderts“ („seculo de Dumont“) schon anklang, gewann nicht nur die Brasilianität der beiden Akteure, sondern zugleich der Zeitpunkt ihrer Schlüsselerfolge nachträglich Bedeutung im Mythos von der Erfindernation Brasilien:

„Nos primeiros annos do seculo 18 o sonhador do dominio dos ares foi um padre. Quiz o mysterioso destino dos homens e das coisas que, 192 annos mais tarde, como chave de ouro do seculo 20, realizasse outro brasileiro, por completo, o grandioso sonho de seu compatriota.“³²⁵

Als „schicksalhaft“ erschien es, dass jeweils ein Brasilianer das 18. und das 20. Jahrhundert mit bedeutenden Errungenschaften in der Luftfahrt eingeläutet hatte. Der symbolträchtige Zeitpunkt des gewonnenen Deutsch-Preises und der damit demonstrierten Lenkbarkeit der Ballone wurde an dieser Stelle mit dem Schlüsselereignis der brasilianischen Luftfahrtgeschichte, den Ballonexperimenten von Bartolomeu de Gusmão in Beziehung gestellt. Mit anderen Worten: Mit einem zu einer vorherigen Jahrhundertwende (wenngleich mit weniger zeitlicher Nähe am Umbruch) von einem weiteren brasilianischen Akteur vollbrachten historischen Ereignis in Verbindung gebracht, dem im Nachhinein eine ähnliche Symbolkraft zugeschrieben wurde (die sich zum damaligen Zeitpunkt aber keineswegs entfaltet hatte), kam Santos-Dumonts Flug in doppelter Hinsicht (nationale) Bedeutung zu: als demonstrierte Lösung der Lenkbarkeit (und damit als Vollendung des von Bartolomeu de Gusmão vollbrachten ersten Schrittes) und gleichzeitig als symbolisches Ereignis zur Eröffnung des Jahrhunderts (parallel zu seinem brasilianischen Vorgänger).³²⁶

³²⁵ Horacio de Carvalho: „Navegação aérea. A conquista dos ares, – De Bartholomeu de Gusmão a Santos Dumont (1709-1901)“, in: Revista do IHGSP, 1902, S. 301-399, hier S. 301.

³²⁶ Dieses Bild korrespondiert zugleich mit der inhaltlichen Gestaltung der Zeitschrift des *IHGB*, die – wie ein Redner im Jahr 1903 im Nachhinein feststellt – einerseits den ersten Band ihrer Publikation im 20. Jahrhundert mit der Nachricht von Santos-Dumonts Erfolg einweihte und deren erstes Schriftzeugnis überhaupt andererseits von Bartolomeu de Gusmão handelte, vgl.

Insbesondere die Lenkbarkeit der Ballone ließ sich gut mit dem Ursprungsmythos von der Erfindung der Ballonfahrt verbinden, handelte es sich bei Luftschiffen (oder auch lenkbaren Ballonen) – anders als bei ‚schwerer-als-Luft‘-Fluggeräten – um Abwandlungen und Fortführungen des Originals. So heißt es in der kurz nach Santos-Dumonts erstem Flugversuch um den Eiffelturm im August 1901 erschienenen, sich an ein brasilianisches Publikum richtenden Schrift „A Conquista do Ar pelo aeronauta brasileiro Santos-Dumont“ (dt. „Die Eroberung der Lüfte durch den brasilianischen Luftfahrer Santos-Dumont“):

„O coração brasileiro palpita de sincero entusiasmo pronunciando o nome glorioso de Alberto dos Santos-Dumont e estremece de legitimo contentamento, lembrando-se que um Brasileiro, o padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão, natural de Santos (1675-1724), inventou a famosa machina aerostatica com a qual fez uma ascensão em Lisboa, pelo que foi cognominado o Voador e preso nas masmorras do Santo Officio; e que outro Brasileiro, inventando a direcção d’essa machina aerostatica, terminou, n’uma evolução immensa de 192 anos, a grande luta victoriosa em prol de um dos maiores ideaes do progresso humano; mas d’esta vez a recompensa não seria uma masmorra, mas sim os entusiasticos e bem merecidos applausos do mundo civilisado.“³²⁷

In diesem Zitat werden nicht nur Kontinuität und zyklischer Charakter der brasilianischen Erfolge in der Luftfahrtentwicklung betont, die mit der „Erfindung“ des „aerostatischen Apparates“ („machina aerostatica“) begannen und mit der „Lenkbarkeit“ desselben „aerostatischen Apparates“ abschlossen (die sich freilich allein schon in den Ausmaßen und der Bemannung durch einen Piloten deutlich unterschieden), sondern zugleich die Unterschiede in der Anerkennung der beiden Akteure Bartolomeu de Gusmão und Santos-Dumont hervorgehoben. Nicht der „Kerker“ der „Inquisition“ und der (wohlgemerkt ihn belächelnde) „Beiname ‚der Fliegende‘ (‚O Voador‘)“, sondern der „enthusiastische und wohlverdiente Applaus der zivilisierten Welt“ seien diesmal der Lohn für dieses „siegreiche Ringen zum Wohle eines der größten Ideale des menschlichen Fortschrittes“. ³²⁸ Tatsächlich feierten die Zuschauer in Paris Santos-

„4a Sessão Extraordinaria em 23 de setembro de 1903“, in: Revista do IHGB, 1903, S. 247-254, hier S. 251 f.

³²⁷ [Anonymus]: „A Conquista do Ar pelo aeronauta brasileiro Santos-Dumont“, Paris, Aillaud & Cia, 1901, S. 30. Als Faksimile reproduziert in BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 150-179, hier S. 177. Zum mutmaßlichen Verfassungs- und Publikationszeitpunkt zwischen 8. August und 6. September 1901 vgl. ebd., S. 142.

³²⁸ Ähnlich drückt ein ebenfalls 1901 verfasstes Gedicht diesen Kontrast in der Anerkennung der beiden Erfinderhelden aus: „Colhe, pois, verdes louros de gloria / Sorri á Gloria, escuta o mundo inteiro / Que mais te aclama – excelso brasileiro – / do que ao padre Lourenço de

Dumont bei seinen Flügen um den Eiffelturm, wie den in Brasilien veröffentlichten Telegrammen zu entnehmen ist, mit langanhaltendem Beifall.³²⁹ Während die Erzählung von Bartolomeu de Gusmão als der brasilianischen ‚Ur-Figur‘ aller Ballon- und Luftfahrt sich über den Kampf um seine Anerkennung in Frankreich und der Welt konstituierte, scheint im Falle Santos-Dumonts der ‚universale‘ Applaus die nationale Bedeutung des brasilianischen Erfinders von Anfang an zu unterstreichen und damit letztlich auch die bei seinem Vorgänger ausbleibende Würdigung von außen gewissermaßen ‚nachzuholen‘.

Die Aussicht darauf, dass ein entscheidender Schritt auf dem Weg zur Lenkbarkeit von Ballonen durch einen Brasilianer erreicht werde, und damit verbunden die Idee der Fortführung des Werkes von Bartolomeu de Gusmão durch einen Brasilianer bewegte schon seit Jahrzehnten die brasilianischen Gemüter. Bereits die Ankündigung der Versuche des aus dem brasilianischen Bundesstaat Pará stammenden Júlio César Ribeiro de Souza (1843-1887) mit seinen lenkbaren Ballonen in den 1880ern ließ brasilianische Wissenschaftler und Journalisten nicht nur von nationalem Ruhm³³⁰, sondern zugleich von einer fortgesetzten Tradition als Erfindern träumen und bisweilen auch schmunzeln: „Deliciosa coincidência! Um brasileiro descobriu o balão, outro vai dar-lhe a direção!“³³¹. Doch anders als der Name seines ersten Ballons *Victória* (dt. „Sieg“) verhiess und im Gegensatz zu seinen relativ erfolgsversprechenden Vorführungen in Paris, konnte Ribeiro de Souza weder in Belém noch in Rio de Janeiro die brasilianischen Zuschauer von seiner Erfindung überzeugen, so dass auch eine

Gusmão“, vgl. Felix de Souza: „A Santos Dumont“, Rio – 03.12.1901, abgedruckt in: *O Malho*, 19.09.1903, S. 21.

³²⁹ Vgl. „Telegrammas. Agencia Havas. Pariz, 19“, in: *O Estado de S. Paulo*, 20.10.1901, S. 1.

³³⁰ So verweist das Gutachten von Seiten des *Instituto Politécnico Brasileiro* darauf, dass mit der erfolgreichen Umsetzung seiner Theorie in die Praxis „der vom Erfinder erlangte Ruhm an das Land zurückfallen wird“ (im Original: „fará reverter sobre o país as glórias conquistadas pelo inventor“), zitiert nach INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 164. Dieses Gutachten wurde wörtlich und sinngemäß in zahlreichen Zeitungen des Landes reproduziert. Vgl. exemplarisch für eine wörtliche Wiedergabe: „Os doudos de Pariz“, in: *Gazeta de Notícias*, 04.05.1881, S. 1. Für eine sinngemäße Wiedergabe vgl. „Direção dos balões“, in: *O Paiz. Órgão especial do Commercio*, 25.05.1881, S. 1.

³³¹ „Chronicas Fluminenses“, in: *Revista Illustrada*, [02.1881] (Nr. 238), S. 2. Für ein ähnliches Narrativ vgl. „Direção dos balões“, in: *O Paiz. Órgão especial do Commercio*, 25.05.1881, S. 1.

länger andauernde oder wirkmächtige Verehrung als Erfinderheld ausblieb.³³² Diese sollte dann mit Santos-Dumonts unbestreitbaren Erfolgsflügen umso deutlicher einsetzen.

Während Bartolomeu de Gusmão als ‚Ur-Figur‘ der (brasilianischen) Luftfahrt aus den imaginierten Kontinuitätslinien, die mit Santos-Dumont einen Endpunkt beschworen, nicht wegzudenken ist, wurden andere brasilianische Erfinderpioniere wie Júlio César Ribeiro de Souza nur fakultativ angeführt. Dies gab zu Beginn des Jahrhunderts zunehmend Anlass zur Kritik, insbesondere, wenn ausländische Akteure an seinen Platz traten:

„lembro que dentre as aclamações proporcionadas ao heróe do dia, dentre os artigos escriptos a proposito da magna descoberta, nenhuma referencia notei ao precursor mais proximo de Dumont, o brasileiro Julio Cesar, muito mais digno de referencia, que tantos estrangeiros citados, quando alguns delles não passaram de réles plagiarios do nosso grande e infeliz patricio.“³³³

Der Kolumnist nimmt hier Bezug auf den seit 1884 geführten Plagiatsstreit zwischen dem brasilianischen Erfinderpionier Júlio César Ribeiro de Souza und

³³² Júlio César [auch: Cézar] Ribeiro de Souza hatte sich als Theoretiker und Praktiker in der Luftfahrt hervorgetan. 1881 beauftragte er die angesehene *Maison Lachambre* in Paris, seinen Testballon *Victória* zu konstruieren, den er am 8. und 12.11.1881 an Schnüren gesichert in die Pariser Lüfte erheben ließ. Der Ballon war nach seiner Ehefrau gleichen Namens benannt und rief zugleich Siegesvorstellungen wach, die jedoch nur teilweise erfüllt wurden. Entsprechend wurde das Ergebnis seiner Vorführungen unterschiedlich bewertet. Während sein Konstrukteur Henri Lachambre einen gelenkten Flug gegen den Wind bestätigte, zeigte sich das bedeutende Pariser Luftfahrtmagazin *L'Aéronaute* skeptisch. Da er wichtige Bestandteile des Prototyps sowie die für die Gasproduktion notwendigen Utensilien in Paris zurückgelassen hatte, erwiesen sich die Vorführungen in Brasilien am 25.12.1881 in Belém und am 29.03.1882 in Rio de Janeiro als wenig überzeugend. Ein für den 12.07.1884 in Belém geplanter Aufstieg mit dem ebenfalls von der *Maison Lachambre* gebauten größeren Nachfolgemodell *Santa Maria de Belém*, seinerzeit der größte Ballon der Welt, scheiterte aufgrund von Problemen bei der Wasserstoffproduktion. Am 11. und 16.06.1886 erfolgten in Paris (und eventuell auch in Brasilien) Probe Flüge mit einem weiteren Prototyp, dem *Cruzeiro*, über den wenig bekannt ist. Ein Jahr darauf verstarb er in Belém. Vgl. Luís Carlos Bassalo CRISPINO: Julio Cezar Ribeiro de Souza e a dirigibilidade aérea, in: José Jerônimo de Alencar Alves (Hg.): *Múltiplas faces da história das ciências na Amazônia*, Belém 2005, S. 197-230, passim; INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 164-170 und 193-196 sowie VISONI / CANALLE: Sistema de navegação aérea, S. 3 f.; zur Skepsis in *L'Aéronaute* vgl. KUHN: History of Aeronautics, S. 88; für eine ausführliche Beschreibung der Vorführungen in Brasilien vgl. BARROS: Desafio de voar, S. 110 f. und 113 f.

³³³ Bermudes: „Cartas de um Tabaré“, in: Revista da Semana, 13.09.1903, S. 747.

den französischen Luftschiffern Charles Renard und Arthur Krebs³³⁴, der neben dem nationalistischen Disput um das Primat der Erfindung des Ballonfluges eine zweite Säule im Kampf um die universale Anerkennung brasilianischer Luftfahrt-pioniere darstellte. Mit seiner Forderung, eher den Brasilianer, denn all die anderen „Ausländer“ als Referenz anzuführen, bekräftigt er das Vorrecht der brasilianischen Pioniere in der Erfindung lenkbarer Ballone, die im „großartigen und unglückseligen“ Júlio César Ribeiro de Souza wichtige Schritte, in Santos-Dumonts „bedeutender Entdeckung“ schließlich ihre Vollendung fand.

Die ganze Auswahlpalette brasilianischer Pioniere der Aeronautik versuchte ein Artikel von 1908 in die Narration von Brasilien als einer Erfindernation einzuweben.³³⁵ Den Ausgangspunkt bildete dabei Bartolomeu de Gusmão, der für Brasiliens Stolz stand „das Ursprungsland des ersten Ballons der Welt zu sein“. Bis zu diesem Zeitpunkt, so heißt es, war der Ballon „vollkommen unbekannt“ und damit bestätigte sich der Mythos von Brasilien als einer Erfindernation mit universalem Anspruch. Es folgt in der Aufzählung Júlio César Ribeiro de Souza, der angeblich „einen weiteren Sieg für die Luftfahrt“ errungen habe (worin dieser bestand, bleibt jedoch offen). Nach dem Unglück von Augusto Severo, das zum Verlust von „einer der brasilianischen Ruhmesfiguren“ führte³³⁶, und dem frühen

³³⁴ Am 09.08.1884 bewiesen die französischen Militärs Charles Renard und Arthur C. Krebs mit einem sieben Kilometer langen Rundflug in ihrem Elektro-Luftschiff *La France* die grundsätzliche Möglichkeit der Rückkehr zum Ausgangspunkt, vgl. dazu MONTEIRO: *Aviação*, S. 39 und BARROS: *Desafio de voar*, S. 115. Die Meinungen bezüglich des von der brasilianischen Literatur ausführlich behandelten, ab 1884 geführten Disputes um ein Plagiat der von Júlio César Ribeiro de Souza entworfenen spindelförmigen, asymmetrischen Ballonform durch die französischen Militärs gehen auseinander. So schließen einige Werke der Luftfahrtgeschichte an Ribeiro de Souzas Haltung an, Opfer eines Plagiats geworden zu sein, vgl. etwa INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 145 f. und 170-191; Augusto FERNANDES: *O Pioneiro esquecido. Biografia de Augusto Severo*, Natal, RN 1965, online verfügbar unter <http://www.reservaer.com.br/biblioteca/e-books/augusto-severo/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, Kap. XII, ohne Seitenangabe. Weitaus differenzierter argumentiert Lins de Barros. Der französische Ballon habe zwar die Form („forma“) der Ballone von Ribeiro de Souza übernommen, nicht aber deren „Formel“ („formula“). Den entscheidenden Unterschied sieht er im Antrieb eines Propellers durch einen Elektromotor, vgl. BARROS: *Desafio de voar*, S. 115 f. Visoni führt weitere Abweichungen an und zeigt zudem, dass Ribeiro de Souza keineswegs alleiniger Urheber der hier im Zentrum stehenden Ballonform gewesen sei, vgl. VISONI / CANALLE: *Sistema de navegação aérea*, S. 6 und 8.

³³⁵ Firmino de Carvalho: „As nossas grandezas. Os balões“, in: *Revista da Semana*, 12.01.1908, S. 35. Die portugiesischen Originalzitate zu den übersetzten Textstellen werden am Ende (Fußnote 339) wiedergegeben.

³³⁶ Vgl. dazu Kapitel 1.3.

Tod von José do Patrocínio³³⁷, der keine Zeit zur Vollendung seines (wohlgemerkt wenig überzeugenden) Werkes ließ, konnte José Pereira da Luz (der als Ballonfahrer vermutlich nur aus aktuellem Anlass Aufnahme in die Reihe der brasilianischen Erfinderhelden fand) den Höhenrekord aller bisher in Rio de Janeiro aufgestiegenen Ballone schlagen.³³⁸

³³⁷ Es existiert wenig wissenschaftliche Literatur über die Luftfahrtaktivitäten von José do Patrocínio (1853-1905) – vermutlich, weil diese nie Früchte trugen. Er begann 1897 mit dem Entwurf des großdimensionierten Luftschiffes *Santa Cruz*, für das er zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein Patent beantragte und das er sodann mit Mitteln der Regierung in einem Hangar in São Cristovão, RJ fertigte. Der brasilianische Abgeordnete und Luftschiffkonstrukteur Augusto Severo äußerte sich in seiner Rede im Abgeordnetenhaus vom 17.07.1901 positiv über die *Santa Cruz* (zur Rede und zu Augusto Severo siehe auch Kapitel 1.3). Die von Santos-Dumont bei seinem Heimatbesuch 1903 begutachtete Konstruktion wies einige technische Schwierigkeiten auf, kam nie zu einem Abschluss und wurde nach seinem Tod aufgegeben und als Alteisen verkauft, vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 349; BARROS: Santos Dumont. O homem voa!, S. 51; BARROS: Desafio de voar, S. 11 und 179 f.; Fernando Hippólito da COSTA: *Cronologia Aeronáutica Brasileira*. Sexta Parte, in: *Revista Aeronáutica* H. 281 (2012), S. 44-45, hier S. 45 und FERNANDES: Pioneiro esquecido, o. S. Berühmter geworden ist José do Patrocínio als freier Schwarzer, der in den 1880ern mit journalistischen Attacken erfolgreich gegen die Sklaverei kämpfte, vgl. Ursula PRUTSCH / Enrique RODRIGUES-MOURA: *Brasilien: Eine Kulturgeschichte*, Bielefeld 2014, S. 85 und Carolina Vianna DANTAS: Eintrag "Patrocínio, José do", in: Abreu (Hg.): *Dicionário da Elite Política Republicana*, online verfügbar unter <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/PATROC%C3%8DNIO,%20Jose%20do.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

³³⁸ Die aeronautischen Betätigungen des wegen einer Verletzung freigestellten Heeresanführers José Pereira da Luz (auch „José da Luz“ oder „Zé da Luz“) aus dem Bundesstaat Pernambuco sind bisher wenig erforscht. Die spärlichen Angaben, die sich finden, sind sehr lücken- und fehlerhaft, etwa José de Oliveira ORLANDI: *Vencendo o Azul*, São Paulo 1935, S. 83 und INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 372. Als aufschlussreicher erweist sich die Rekonstruktion der Ereignisse über das zeitgenössische journalistische Material. Der Autodidakt führte seit Oktober 1906 mehrere Ballonaufstiege zunächst mit seinem (in der Lachambre-Ballonfabrik von Paris hergestellten) „Brasil“ / „Brazil“, ab Ende 1907 auch mit dem vom Ballonfahrer Mário Baldas erworbenen Ballon „Ni(c)theroy“ in verschiedenen brasilianischen Städten durch. Im Juli 1907 ist die Rede von bisher neun erfolgreichen Ballonaufstiegen, darunter fünf in Recife, der Hauptstadt ‚seines‘ Bundesstaates Pernambuco, und zwei im Bundesstaat Ceará sowie zwei im Bundesstaat Bahia, vgl. „A Policia“, in: O Paiz, 23.07.1907, S. 3. Aufstiege in der Hauptstadt Rio de Janeiro wurden bereits im Juli 1907 angekündigt. Wegen Schwierigkeiten bei der Gasproduktion mussten die Vorführungen jedoch mehrmals verschoben werden und konnten schließlich am 8. September 1907 in der Nachbarstadt Niterói (ehemals: „Ni(c)theroy“) nachgeholt werden. Nach diesem seinem zehnten Aufstieg fanden in den folgenden Wochen und im Verlauf des Jahres 1908 mehrere Flüge mit dem „Brasil“ und dem „Nichtheroy“ in Rio de Janeiro, Niterói und Umgebung statt (ausgewählte Daten siehe unten). Teilweise werden die erreichten Höhenmarken angegeben, so 1200 Meter bei seinem ersten Flug am 07.10.1906, über 1000 Meter am 15.11.1906 oder 1900 Meter bei einem Flug in Rio de Janeiro am 24.11.1907 (mit anschließendem Absturz ins Meer). Von einem Höhenrekord ist

Am Ende dieser Reihe und als Steigerung all dieser Beiträge – ob vollendete oder tragisch verhinderte Versuche, ob erfinderische oder flugtechnische Leistungen – erscheint Alberto Santos-Dumont „der die Lenkbarkeit von Ballonen errang, eine Errungenschaft, die seinen Namen und denjenigen seines Vaterlandes sehr beehrt“. Das hier angeführte Verdienst von Santos-Dumont, die Lenkbarkeit von Ballonen, stand chronologisch betrachtet jedoch keinesfalls am Ende dieser Kette an (erfolgreichen und gescheiterten) Flughelden (er demonstrierte die Lenkbarkeit 1901, Augusto Severo verstarb 1902, José do Patrocínio im Jahr 1905 und die Ballonaufstiege von José Pereira da Luz in Rio de Janeiro fanden ab 1907 statt). Vielmehr folgt seine Nennung zum Abschluss der Aufzählung einer anderen, nicht chronologisch, sondern vielmehr dramaturgisch bestimmten Logik, denn der letzte Satz kondensiert die in diesem Artikel vermittelte Botschaft. Dort heißt es: Noch immer halle der Schrei in alle Welt nach, den die Menge ihm zugerufen habe, als er den französischen Boden nach seinem bedeutsamen Flug im lenkbaren Ballon wieder betreten habe: „Viva o Brasil!“ (dt. „Es lebe Brasilien!!“).³³⁹

Ähnlich wie es in Frankreich natürlich (und notwendig) erschien, dass die Luftfahrt auf französischem Boden erfunden werde – als Fortsetzung des Schauplatzes

allerdings an keiner Stelle die Rede. Einen konzisen biografischen Überblick vermitteln die Artikel „Balão Brasil“, in: *A Capital*, 02.09.1907, S. 1 sowie „A Policia“, in: *O Paiz*, 23.07.1907, S. 3 und „Notas avulsas“, in: *Correio da Manhã*, 09.09.1907, S. 2. Für eine Karikatur zu Pereira da Luz‘ Höhenflügen in Rio de Janeiro vgl. „Guignol“, in: *O Malho*, 23.11.1907, S. 25. Zum Aufstieg mit dem „Brazil“ in Niterói (Rio de Janeiro) am 08.09.1907 vgl. „Nitheroy“, in: *O Seculo*, 09.09.1907, S. 3 und „O Balão ‚Brazil‘“, in: *O Fluminense*, 09.09.1907, S. 1 sowie „O balão ‚Brasil‘. A ascensão de hontem. Em Nitheroy“, in: *Jornal do Brasil*, 09.09.1907, S. 3. Zum Ballonturnier in Niterói mit dem „Nitheroy“, angekündigt für den 06.10.1907 vgl. „Corrida de balões“, in: *Jornal do Brasil*, 27.09.1907, S. 3. Zum Aufstieg mit dem „Brazil“ in Rio de Janeiro am 15.11.1907 vgl. „Telegrammas. Interior. Balão Brasil. Rio, 16“, in: *Diario de Pernambuco*, 17.11.1907, S. 1; mit dem „Nitheroy“ am 24.11.1907 vgl. „Telegrammas. Rio, 26“, in: *Jornal Pequeno*, 26.11.1907, S. 3 und Anzeige „Balão ‚Nitheroy‘“, in: *Jornal do Brasil*, 24.11.1907, S. 24; mit dem „Nitheroy“ am 26.11.1907 vgl. „No Rio. O capitão José da Luz. O Balão ‚Nitheroy‘“, in: *Jornal Pequeno*, 27.11.1907, S. 1 f.; zu einem Unfall nach einer Ballonfahrt Mitte Januar 1908 vgl. „O Aeronauta Luz“, in: *Correio da Manhã*, 22.01.1908, S. 5.

³³⁹ Die vorangegangenen portugiesischen Zitate lauten im Original: „de ser a terra proenitora do primeiro balão do universo“, „completamente desconhecido“, „mais uma victoria para a navegação aerea“, „uma das glorias brasileiras“ und „que conquistou a dirigibilidade do balões, conquista esta que muito honra o seu nome e o da sua Patria“, vgl. Firmino de Carvalho: „As nossas grandezas. Os balões“, in: *Revista da Semana*, 12.01.1908, S. 35.

der ersten Ballonaufstiege durch die Montgolfiers –³⁴⁰, waren es in Brasilien die Akteure, deren Zugehörigkeit zu einer ‚Erfindernation‘ ihren Weg in den Erfolg quasi schon vorgab. Mit Santos-Dumonts preisgekrönten Flügen zu Beginn des neuen Jahrhunderts kulminierte die lange zurückreichende ‚Tradition‘ Brasiliens als ‚Erfindernation‘. Anders als Bartolomeu de Gusmão erfuhr Santos-Dumont (und damit Brasilien) am europäischen Schauplatz Ruhm und Ehre, die von dort ausgehend in die Welt hinausschallen sollten. Die von Santos-Dumont erreichte Lenkbarkeit schien Bartolomeu de Gusmãos Werk somit nicht nur fortzuführen, sondern zugleich glorreich zu vollenden und damit dem Entwicklungszyklus der Ballonfahrt einen brasilianischen Rahmen zu verleihen, in dem auch weniger siegreiche Pioniere wie Júlio César Ribeiro de Souza einen Platz fanden.

‚Universalser‘ Applaus für Santos-Dumont, Weltgeltung für Brasilien

Die ‚Erfindernation‘ einerseits und die Bestätigung durch die Welt andererseits bildeten also zwei Seiten derselben Medaille, die bei Bartolomeu de Gusmão im Zeichen des Kampfes um seine Anerkennung zusammenkamen und im ‚universalen‘ Applaus für Santos-Dumont ihre ruhmreiche Krönung fanden. Doch worin zeigte sich diese globale Bestätigung und warum wurde ihr in Brasilien eine derart immense Bedeutung beigemessen? Anders gefragt: Welche Konsequenzen ergaben sich in den Augen der brasilianischen Zeitgenossen aus dem ‚universalen‘ Ansehen, das Santos-Dumont genoss, für Brasilien?

Große Menschenmassen wohnten in Paris Santos-Dumonts drei Versuchen, den Deutsch-Preis zu gewinnen bei. Sie applaudierten, jubelten, erhoben Hüte und Stöcke.³⁴¹ Es steht außer Frage, dass Santos-Dumont spätestens von da an in Frankreich, vor allem in Paris, zu einer Berühmtheit geworden war.³⁴² Davon

³⁴⁰ Vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 33.

³⁴¹ Zu den drei Versuchen (samt der Abstürze) am 13. Juli, am 8. August und schließlich am 19. Oktober und den Reaktionen darauf vgl. BARROS: Santos Dumont. O homem voa!, S. 14 f. und siehe auch oben (Fußnoten 307 bis 312). Für die vereinzelt kritischen Stimmen, die größtenteils von anderen Aeronauten, darunter dem französischen Luftschiffer Renard, und damit von potentiellen Konkurrenten ausgingen, vgl. WYKEHAM: Santos-Dumont, S. 130 und 132; DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 86 ff.; BARROS: Alberto Santos-Dumont, S. 57 f.; INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 284 sowie JORGE: *Lutas, glória e martírio*, S. 149 f.

³⁴² Vgl. dazu auch LIMA: Santos Dumont, S. 97.

zeugen nicht nur die dichte Berichterstattung in der französischen Presse³⁴³, sondern auch Dutzende von Karikaturen, vor allem aus der Feder von Georges Goursat, des damaligen Meisters der Stadt mit dem Künstlernamen „Sem“³⁴⁴, die teilweise sogar als Teil kommerzieller Anzeigen erschienen (ein Beispiel dafür, wie sich Santos-Dumonts Bekanntheit und Beliebtheit zu Nutze gemacht wurden)³⁴⁵, allerlei Postkarten, die als Hommage an große und kleine Flugereignisse

³⁴³ Siehe dazu exemplarisch die Quellenauswahl in Aluizio NAPOLEÃO: *Santos Dumont e a conquista do ar*, Belo Horizonte / [Rio de Janeiro] 1988. Vgl. ferner das entsprechende Quellenmaterial auf der digitalen Datenbank der *Bibliothèque nationale de France*, verfügbar unter <http://gallica.bnf.fr/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Zu einer anlässlich des erfolgreichen Fluges mit der Nr. 6 in fünf Sprachen und in hohen Auflagen publizierten illustrierten Sonderausgabe der Pariser Sportzeitschrift *La Vie au Grand Air* vgl. ferner JORGE: Lutas, glória e martírio, S. 149 und 171. Nicht nur seine einschlägigen Erfolge, sondern auch Unfälle, Pannen, Übungen und ab 1903 auch seine Ausflüge – im wahrsten Sinne des Wortes – waren gängige Pressethemen.

³⁴⁴ Santos-Dumonts Luftfahrtaktivitäten koinzidierten mit der Hochphase der französischen, aber auch der brasilianischen Karikatur. Zum Motiv der Karikaturisten zu werden entspricht – so drückt es Cotrim aus – dem ersten Stein zum späteren Denkmal. Die erste belegte Karikatur von Santos-Dumont wurde von Delaw entworfen und erschien in *Le Rire* vom 27.07.1901, dem seinerzeit bedeutendsten humoristischen Magazin in Paris (vgl. auch Abbildung 21). Von da an wurde er zu einer Konstante in der französischen (und brasilianischen) Karikatur. Einen Überblick über Santos-Dumont als Sujet der Karikatur samt zahlreicher Reproduktionen dieser und anderer Karikaturen geben die beiden anlässlich des 100-jährigen Geburtsjahres von Santos-Dumont erschienenen Artikel COTRIM: Santos-Dumont na caricatura und Álvaro COTRIM: Santos Dumont e o Humor Da Belle Époque, in: *Jornal do Brasil, Caderno B*, 21.07.1973, S. 4 sowie der zum 50-jährigen Jubiläum seines Luftschiff-Fluges um den Eiffelturm publizierte Zeitungsartikel Álvaro COTRIM [unter dem Pseudonym "Alvarus"]: Santos Dumont e a Caricatura, in: *A Noite*, 24.11.1951, S. 9 f. Weitere Karikaturen sind einsehbar im *Acervo Santos-Dumont* des CENDOC sowie in der Abteilung „Iconografia“ der *Biblioteca Nacional*. Darüber hinaus finden sich reproduzierte Karikaturen in Büchern wie Fernando Hippólito da COSTA: *Santos-Dumont. História e Iconografia*, 2. edição, rev. e ampl., Rio de Janeiro / Belo Horizonte 1990.

³⁴⁵ Beispiele sind die Werbungen von „Quinquina Michaud“ und „La Bénédictine“, vgl. Abb. 3 und Abb. 24 in COTRIM: Santos-Dumont na caricatura sowie in COTRIM: Santos Dumont e o Humor.

herausgegeben wurden³⁴⁶, Santos-Dumont-Witze³⁴⁷, die von ihm geprägte Mode³⁴⁸, die Benennung einer Straße in Saint-Cloud³⁴⁹ und sogar einer Brotsorte nach ihm³⁵⁰ und schließlich Bilder von einem Wagen mit Santos-Dumonts überdimensionalen Luftschiff beim Karneval von Nice im Jahr 1902.³⁵¹

Diese schlagartige Prominenz eines brasilianischen Bürgers in Paris wurde auch in Brasilien medial mitverfolgt: „o nosso compatriota é o grande heroe do dia, thema de conversa em todos os salões elegantes, assumpto obrigado das chronicas da imprensa“³⁵². Dabei wurde Santos-Dumonts Stellung in der Weltstadt Paris zum Symbol und Indiz für den Brasilien zustehenden Platz in der Welt: „deslumbrando a capital do mundo, fez reconhecer ao Brasil um logar [sic] dos

³⁴⁶ Einen Einblick in die nahezu lückenlose Begleitung von Santos-Dumonts Flugaktivitäten in Paris durch das Format der Postkarte gewährt – trotz einiger Fehler in der Datierung – die unveröffentlichte, im Archiv des *Musée de l’Air et de l’Espace* in Le Bourget (Paris) einsehbare Arbeit François-Gérard ROCHE: *Les débuts de l’aviation – Les pionniers. Tome 1: Les frères Wright, Santos Dumont, les frères Voisin, Toussus-le-Noble, Robert Esnault-Pelterie, les frères Farman*, 2 Bände, Le Mans 2003. Nicht nur Repräsentationen der bedeutenden Flüge von 1901 und 1906, sondern auch Fotos und Zeichnungen, die bei diversen Übungsflügen entstanden, wurden in der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts zum Postkartenmotiv und zeugen von der damaligen Popularität des Luftfahrtpioniers in Paris. Für weitere Postkarten vgl. die Reproduktionen in HOFFMAN: *Wings of Madness*, Abb. 17 und DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 121 f.

³⁴⁷ Vgl. zahlreiche Beispiele in COTRIM: Santos-Dumont na caricatura; COTRIM: Santos Dumont e o Humor und COTRIM: Santos Dumont e a Caricatura.

³⁴⁸ Vgl. BARROS: Santos Dumont. O homem voa!, S. 17; PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 26; BARROS: Santos-Dumont e a invenção do voo, S. 71 und 91; Bia HETZEL: *Uma alegria selvagem. A vida de Santos-Dumont*, Rio de Janeiro 2002, S. 91 und 107 f.; BARROS: Desafio de voar, S. 183.

³⁴⁹ Vgl. Araguayno Cabrero dos REIS: Santos-Dumont. Patrono da Aeronáutica brasileira, in: Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (Hg.): *Pioneros de la aviación iberoamericana*, [Madrid] [1999], S. 39-54, hier S. 42 und JORGE: Lutas, glória e martírio, S. 157.

³⁵⁰ Angeblich existierte seinerzeit in Paris ein süßes Brot in der Form des Luftschiffes namens „Petit Santôs“, vgl. DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 85 und 120 f.

³⁵¹ Reproduziert unter anderem in: The Sketch, 19.02.1902, S. 181 sowie in: [L’Illustration, 08.02.1902], o. S. (*Acervo Santos-Dumont* des *CENDOC*, Dokumente „SD3-115“ und „SD3-086“) – siehe auch Abbildung 19. Für einen Abdruck des Bildes vgl. zudem HOFFMAN: *Wings of Madness*, Abb. 17.

³⁵² Colinette: „Chronica da Elegancia. Paris, 24 de outubro de 1901“, in: Revista da Semana, 17.11.1901, S. 654.

mais distintos entre os paizes que têm dado benemeritos á [sic] Humanidade³⁵³. Infolge seiner aeronautischen Errungenschaften, die als „Verdienst für die Menschheit“ gedeutet wurden und mit denen er die „Hauptstadt der Welt“ in Staunen versetzt habe, sollte Brasilien also „ein herausgehobener Platz“ unter den Nationen der Welt zuteilwerden.

Doch nicht nur Paris interessierte sich für seine Person. Seine erfolgreich durchgeführten Flüge mit dem lenkbaren Ballon (und später auch mit dem Flugzeug) riefen ein weltweites Echo hervor, das vor allem dies- und jenseits des Atlantiks gut belegt ist.³⁵⁴ Nicht nur Berichte über seine Flugversuche, sondern auch fotografische und filmische Zeugnisse zirkulierten in diversen Ländern der Erde.³⁵⁵ Schließlich handelte es sich um eine Errungenschaft, die im wahrsten Sinne die Welt bewegte: „Em poucas horas era o mundo sabedor do grande acontecimento que abrirá novos horizontes e novas aspirações aos habitantes da terra“³⁵⁶. Die internationale Flieger- und Erfindergemeinschaft ehrte Santos-

³⁵³ Bermudes: „Cartas de um Tabaré“, in: Revista da Semana, 13.09.1903, S. 747. Ähnliche Formulierung aus dem Jahr 1901: „O Brazil, d’ahi, começou a occupar logar muito saliente na galeria das nações que, por seus filhos, têm sido uteis á humanidade.“, in: Zára: „O seculo de Dumont“, in: A Provincia do Pará, 19.11.1901, o. S.

³⁵⁴ Vgl. entsprechende Ausführungen zum Forschungsstand in Fußnote 292.

³⁵⁵ Zum Zusammenfall von Santos-Dumonts Schaffensperiode mit einem enormen technischen Fortschritt und einer zunehmenden Verbreitung der Fotografie vgl. Claudia Musa FAY: Santos Dumont e a conquista do ar: uma nova forma de ver o mundo, in: *Estudos Ibero-Americanos*. PUCRS Bd. 31 / H. 2 (2005), S. 129-142, hier S. 131. Fotografien verbreiteten sich vor allem über das Medium der Presse. Abgesehen von einigen Belegen zu konkreten Filmvorführungen kann auf Basis des bestehenden zeitgenössischen Filmmaterials zu Santos-Dumonts Flugversuchen und des Wissens um den weltweiten Siegeszug des Mediums Film nur gemutmaßt werden, dass kinematografische Zeugnisse von diesem Ereignis um die Welt zirkulierten. Lins de Barros erwähnt die Vorführung eines Films über Santos-Dumonts Flugversuche in London im Jahre 1901, vgl. BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 54. Die *Cinemateca Brasileira* verzeichnet den in Frankreich produzierten Kurzfilm „Viagem Aérea do Balão Santos Dumont“ (auch: „O Balão Santos Dumont na sua viagem triunfal“) von 1901, der am 11.01.1902 in São Paulo in der *Paulicéia Fantástica* ausgestrahlt worden sein soll, vgl. <http://bases.cinemateca.gov.br/cgi-bin/wxis.exe/iah/?IsisScript=iah/iah.xis&base=FILOGRAFIA&lang=p&nextAction=lnk&exprSearch=ID=001033E&format=detailed.pft#1>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Zum (bisher nicht systematisch dokumentierten) zeitgenössischen Filmmaterial vgl. zudem den vom brasilianischen Verteidigungsministerium zum *Centenário* des 14-bis-Fluges 2006 erstellten Kurzfilm „Do sonho aos ares“, der zeitgenössisches Filmmaterial zu unterschiedlichen Flugereignissen aus dem Archiv des MUSAL verarbeitet, verfügbar unter http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_acti on=&co_obra=17623, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

³⁵⁶ Zára: „O seculo de Dumont“, in: A Provincia do Pará, 19.11.1901, o. S.

Dumont mit Banketten, Medaillen und Hommagen, weltberühmte Persönlichkeiten und Staatsoberhäupter gratulierten ihm, empfingen und trafen ihn in Frankreich sowie bei seinen Aufenthalten in Monaco, England und den USA.³⁵⁷ Besonders in Europa und den beiden Amerikas wurde er etliche Jahre gefeiert. Kurz: Santos-Dumont war eine Berühmtheit, die Ansehen rund um den Globus, besonders aber im atlantischen Dreieck, genoss.³⁵⁸

Diese Bekanntheit und Anerkennung in der Welt, die diejenige vorheriger brasilianischer Luftfahrtpioniere um ein Vielfaches übertraf (sofern sie diese überhaupt errangen), blieb auch in Brasilien nicht unkommentiert. Die umfassende Berichterstattung über Santos-Dumont in der ausländischen Presse wurde zum Thema in brasilianischen Medien, die darauf verwiesen, sie transkribierten, ja teilweise sogar reproduzierten:

„Actualmente, Santos Dumont é uma das personalidades mais respeitadas na universalidade dos homens superiores. Não ha publicação illustrada da Europa ou da America, do Velho ou do Novo Mundo, que lhe não tribute homenagens de alta significação e valor. Em Inglaterra, sobretudo, as suas experiencias, os seus esforços, a sua constancia são seguidas com uma curiosidade frenetica. *The Graphic, Illustrated*

³⁵⁷ Im November 1901 und März 1902 erfuhr er bei seinen Besuchen in London zahlreiche Hommagen und diskutierte als erstes Ehrenmitglied beim Einweihungsbankett des jüngst gegründeten Luftfahrtvereins die Zukunft der Luftfahrt. Bei seinem anschließenden Aufenthalt in den USA (ab April 1902) traf er nicht nur den anerkannten Erfinder Thomas Edison und andere Mitglieder des neu gegründeten *Aero Club*, sondern auch das Staatsoberhaupt Theodore Roosevelt. Ab 2. Januar 1902 verweilte er auf Einladung von Prinz Albert für einige Wochen in Monte Carlo (Monaco), wo er von der dortigen Aristokratie, unter anderem von Kaiserin Eugenie, der Witwe Napoléons III und letzten Monarchin Frankreichs, empfangen wurde. Vgl. BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 54 und 56; BARROS / SOUZA: Santos-Dumont, S. 245-247; BARROS: Alberto Santos-Dumont, S. 57-60; JORGE: Lutas, glória e martírio, S. 165-171 sowie WYKEHAM: Santos-Dumont, S. 143 ff. und 166 f. Santos-Dumont erhielt in Frankreich unter anderem Medaillen von der Pariser *Académie des Sciences* und dem französischen *Aéro-Club*, vgl. Henrique Dumont VILLARES: *Foto-história de Santos-Dumont. 1898-1910*, São Paulo 1956, ohne Seitenangabe. Zu einem von der französischen Presse ausgerichteten Bankett nach dem Flug um den Eiffelturm 1901 vgl. JORGE: Lutas, glória e martírio, S. 157. Zu den Glückwunschschriften der Erfinder (Thomas) Edison, (Guglielmo) Marconi und Professor (Samuel P.) Langley von der *Smithsonian Institution* vgl. WYKEHAM: Santos-Dumont, S. 143. Zu Treffen mit internationalen Berühmtheiten vgl. zudem JORGE: Lutas, glória e martírio, S. 154 f. Bereits 1900 war Langley im Rahmen des Pariser Luftfahrtkongresses auf Santos-Dumont aufmerksam geworden und hatte diesen in seinem Hangar besucht und zur Fortentwicklung motiviert, vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 276.

³⁵⁸ Vgl. dazu auch WINTERS / STROHM: *Eroberung des Himmels*, S. 16 und 19. Winters konstatiert sogar, dass Santos-Dumont berühmter als Charles Lindbergh oder später die Astronauten gewesen sei, auch wenn unklar bleibt, auf welchen Kriterien ihr Urteil gründet.

London News, The Sphere têm correspondentes artisticos especiaes para transmitir aos seus milhares de assignantes os menores incidentes dos progressos aeronauticos deste brasileiro que tanto nos honra no estrangeiro.³⁵⁹

Dabei wurde das Renommee Santos-Dumonts innerhalb der „Gesamtheit der erstklassigen Menschen“ zunächst mit der Berichterstattung in „Alter“ und „Neuer Welt“ oder auch in „Europa“ und „Amerika“ belegt. Die „Spezialkorrespondenten“ und „Tausende“ von Abonnenten, die diese Nachrichten erreichten, unterstrichen dabei qualitativ wie quantitativ die Bedeutung, die Santos-Dumont in der ausländischen, hier großbritannischen, (Presse-) Welt beigemessen wurde.

Tatsächlich galt noch zwei Jahre vor seinem ersten größeren Erfolg seine brasilianische Herkunft als große Hürde für eine globale Bekanntheit, wie aus einer der ersten ausführlichen Reportagen aus einer in Paris produzierten, sich aber an ein brasilianisches Publikum richtenden Zeitschrift von 1899 hervorgeht:

„E não tememos afirmar que, se esse joven inventor fosse um europeu ou mais especialmente um francez, o seu nome já teria sido de tal modo aclamado que n'este momento em que lhe consagramos este insignificante artigo os quatro cantos do mundo conheceriam sobejamente a sua pessoa.“³⁶⁰

Die hier geäußerte kritische Bemerkung, dass Santos-Dumont schon längst in der Welt bekannt wäre, wäre er kein Brasilianer, führt die seinerzeit in manch brasilianischen Köpfen vorherrschende enge Verknüpfung zwischen Nationalität und Weltruf vor Augen.³⁶¹ Wenn Santos-Dumont also zwei Jahre später in

³⁵⁹ Kursiv im Original, vgl. „As nossas gravuras“, in: *Revista da Semana*, 16.03.1902, S. 88. Eine weitere Ausgabe derselben Zeitschrift verweist innerhalb derselben Artikelreihe auf eine Hommage des *New York Herald* an Santos-Dumont und fügt sogar eine Reproduktion bei, vgl. „As nossas gravuras“, in: *Revista da Semana*, 06.04.1902, S. 111 f.

³⁶⁰ S. Marcello: „A navegação aerea. Um aeronauta brasileiro“, in: *Revista Moderna*, April 1899, S. 252-255 [? – Es ist unklar, ob der Artikel auf S. 255 oder 256 endet, da die Bestände der *Biblioteca Nacional* nur über die Seiten 252-254 dieses Artikels verfügen], hier S. 252.

³⁶¹ Eine Bemerkung, die in eine ähnliche Richtung zielt, findet sich in einer späteren Publikation, die sich an die deutschbrasilianische Gemeinschaft richtet. Hier heißt es in einer Kolumne über ein Gespräch bei einem Volksfest in einer deutschbrasilianischen „Kolonie“ bezüglich der Anerkennung des Ferdinand Graf von Zeppelin um 1910: „Und was ißt [sic] das überhaupt für ein Geschrei mit dem Zeppelin?“ fuhr eifrig Hans Jakob Althoff dazwischen. „Wer kein ganz schlechtes Gedächtnis hat, muß doch wissen, daß wir schon vor 9-10 Jahren in den Zeitungen lasen, daß Santos Dumont den lenkbaren Luftballon erfunden hat! Aber weil er ein Brasilianer ißt [sic], soll nun mit einem male der deutsche Graf den ganzen Ruhm haben!“

Brasilien als ‚universale Berühmtheit‘ gehandelt wurde, vermag dies im Umkehrschluss nicht nur das enorme Ansehen für seine Errungenschaften in seiner Heimat zu unterstreichen – musste er in deren Augen als Brasilianer doch ungleich mehr leisten, um von der Welt bemerkt oder gar anerkannt zu werden –, sondern verweist zugleich auf die dort geweckte Hoffnung auf einen (neuen) Platz für Brasilien in der Welt, das fortan nicht mehr eine unbekannte Konstante in der Weltgeschichte sein würde.

Diesem Gedanken einer durch Santos-Dumonts aeronautische Erfolge herbeigeführten Aufmerksamkeit für Brasilien in der Welt verlieh Arthur Azevedo in seinem Gedicht „A Santos Dumont“ existenzielle Ausmaße: „Só pelos teus baldes o mundo inteiro / Ficou sabendo que o Brasil existe“³⁶². Erst durch seine lenkbaren Ballonflüge und deren weltweite Anerkennung existiere Brasilien also gewissermaßen überhaupt erst in den Köpfen der restlichen Welt. Die zeitgenössische Wirkmacht dieser zwei Zeilen aus einem ganzen Sonett zeigt sich nicht zuletzt daran, dass Victruvio Marcondes sie als Epigراف zu seinem eigenen Gedicht zu Ehren Santos-Dumonts anlässlich dessen Besuches in Campinas im Jahre 1903 wieder aufnahm und damit fortschrieb.³⁶³

Santos-Dumonts Flug und Brasiliens (neuer) Platz in der globalen Ordnung

Santos-Dumont war es also (ungeachtet seiner brasilianischen Herkunft) gelungen, die Aufmerksamkeit und Anerkennung einer Weltstadt und – davon ausgehend – in vielen Teilen der Welt auf sich zu ziehen, womit gemäß der brasilianischen Deutungen ein (neuer) Platz für Brasilien in der globalen Ordnung einhergehen sollte. Welche revolutionären Kräfte Santos-Dumonts Erfolge beigemessen wurden, verdeutlicht sich im Bild des „menschlichen Sternes“ und

vgl. „Die Eroberung der Luft. Ein Kerbgespräch des Kalendermannes“, in: Koseritz: Deutscher Volkskalender für Brasilien auf das Jahr 1910, S. 165-180, hier S. 168.

³⁶² Arthur Azevedo: „Santos Dumont“, veröffentlicht im Dokument „ARQ 26 CASS“ in der „Pasta 4: Recortes de Jornais“ der *Coleção Amadeu da Silveira Saraiva* des *Museu Paulista*. Für eine zeitgenössische Reproduktion des gesamten *soneto* von Arthur Azevedo vgl. ferner „Santos Dumont“, in: *O Commercio de São Paulo*, 20.09.1903, S. 1. Wenngleich nicht mit derselben poetischen Finesse taucht eine ähnliche Zeile schon zum Zeitpunkt seiner ersten Erfolge in Paris in einem Gedicht von 1901 auf: „Ora até que finalmente / Graças ao Santos Dumont, / Sabe em Paris muita gente / Que existe o Brazil! Bem bom!“, vgl. Gavroche: „Santos Dumont“, in: *O Paiz*, 14.07.1901, S. 1.

³⁶³ Vgl. Victruvio Marcondes „Santos Dumont“, in: *Commercio de Campinas*, 18.09.1903, o. S.

des „neuen Planeten“³⁶⁴, als der Santos-Dumont zwischen den Konstellationen der Gestirne imaginiert wurde und dort als ‚Neuentdeckung‘ einen Platz einnehmen, ein festgefahrenes himmlisches Gefüge aufbrechen sollte, ähnlich, wie es auch für seine Nation erträumt wurde. Doch, wo wurde Brasiliens Platz in der Welt gesehen? An wen näherte Brasilien sich gemäß dieser Vorstellungen an, wovon grenzte es sich ab? Welche Perspektiven auf die Welt und ihre Fragmentierungen herrschten in Brasilien vor und inwiefern vermochte Santos-Dumont in den Augen seiner brasilianischen Zeitgenossen nicht nur die Konstellationen der Gestirne, sondern gar die der Nationen umzuwälzen?

Bei den brasilianischen Reaktionen auf die Aufmerksamkeit, die Santos-Dumont im Ausland zuteilwurde, ging es einerseits allgemein um seine Anerkennung über den begrenzten Rahmen der Nation hinaus, andererseits aber auch um seine Bekanntheit in einem *b e s t i m m t e n* Teil der Welt: „Em poucos dias o seu nome tornou-se conhecido de todos os povos cultos e figurará em um dos primeiros logares, entre os dos grandes homens que têm assombrado o mundo com descobertas scientificas“³⁶⁵. So definierte sich dieses über die Nation hinausgehende Ansehen teils über Attribute wie „gesamte Welt“ und „alle Völker“³⁶⁶, teils aber auch spezifischer als „zivilisierte Welt“³⁶⁷, „zivilisierte Kontinente“³⁶⁸, „gesittete Völker“³⁶⁹ oder „kultivierte Zentren Europas“³⁷⁰. Damit ist klar: Wenn von Santos-Dumonts ‚universaler Anerkennung‘ die Rede war, so meinten seine Zeitgenossen damit vor allen Dingen, dass er sich unter denjenigen Nationen bewiesen und verdient gemacht hatte, die in Brasilien als ‚fortschrittlich‘ und

³⁶⁴ Im Original: „asteroide humano“ und „novo planeta“, beide aus der Rede von Dr. Cesar Bierrenbach anlässlich des Besuches von Santos Dumont in Campinas, reproduziert in „Santos Dumont em Campinas“, in: [Clube Campineiro. Noticiário, Set. 1903], S. 248 ff., hier S. 249.

³⁶⁵ „As nossas gravuras“, in: Revista da Semana, 21.07.1901, S. 518.

³⁶⁶ Im Original: „mundo inteiro“ und „todos os povos“, beide Teilzitate aus: R. Bertoldo Nunes: „O Brasil e a conquista do ar“, in: Ilustração Brasileira, 01.06.1902, S. 255 f., hier S. 256.

³⁶⁷ Im Original: „mundo civilizado“, vgl. [Anonymus]: „A Conquista do Ar pelo aeronauta brasileiro Santos-Dumont“, Paris, Aillaud & Cia, 1901, S. 30. Als Faksimile reproduziert in BARROS: Santos-Dumont e a invenção do voo, S. 150-179, hier S. 177.

³⁶⁸ Im Original: „continentes civilizados“, vgl. Zára: „O seculo de Dumont“, in: A Provincia do Pará, 19.11.1901, o. S.

³⁶⁹ Im Original: „povos cultos“, siehe obiges Zitat (Fußnote 365).

³⁷⁰ Im Original: „centros cultos da Europa“, vgl. „Chronica“, in: O Malho, 05.09.1903, S. 4.

‚zivilisiert‘ galten und damit im Sinne des vorherrschenden linearen Geschichtsverständnisses und evolutionistischen Fortschrittsparadigmas die Richtungsweiser und Referenz für die eigene Entwicklung darstellten.³⁷¹

Gewissermaßen übertrug sich dabei Santos-Dumonts Ansehen in der ‚zivilisierten‘ Welt auf die Nation, der er entstammte. Diesen Gedanken führte Coelho Neto in seiner Rede zum Empfang von Santos-Dumont bei seinem Besuch in Campinas in bildhaft-poetischer Form aus:

„Até bem pouco a nossa Patria era, para o estrangeiro, a grande selva sombria e nós que nella vivemos não passavamos de bárbaros. Como havíamos de entrar no convívio do mundo com as nossas tangas de pennas [...] brandindo grotescamente os nossos tacapes de guerra?

Olhavam todos para os mares esperando o surgimento da jangada que devem levar os representantes da grande tribu quando, subitamente, triumphalmente o Brasil baixou do céu sobre Paris, com a sua insignia d’ouro e esmeralda destraldada e ovante.

Foste tu, moço predestinado quem, conquistando para a tua Patria o lugar que lhe competia, mostraste ao mundo um novo caminho abrindo-lhe largamente a porta fechada por Deus ao Homem.“³⁷²

Überzogen, aber eindrücklich schilderte der bekannte Literat das Bild, das bisher im Ausland von Brasilien existierte, nämlich das einer „finsternen Wildnis“, in der „Barbaren“ lebten mit „Lendenschürzen“ aus „Federn“, die „fratzenhaft“ ihre indianischen „Kriegssäbel“ schwangen und auf ein „Floß“ warteten, um die „Stammesrepräsentanten“ fortzubringen. Die seinerzeit drängende Frage, wie der „Eintritt“ Brasiliens in das „globale Zusammenleben“ ermöglicht werden könne³⁷³, fand ihre Antwort im Bild der brasilianischen smaragdgrünen-goldenen Flagge, die „unerwartet“ und „triumphierend“ dank Santos-Dumont vom Pariser Himmel herabkam und damit Brasilien den „ihm zustehenden Platz“ ermöglichte.

³⁷¹ Allgemein dazu vgl. Maria Helena CAPELATO: O "gigante brasileiro" na América Latina: ser ou não ser latino-americano, in: Carlos Guilherme Mota (Hg.): *Viagem Incompleta. A Experiência Brasileira (1500-2000). Vol. 2: A Grande Transação*, 2 Bände, São Paulo 2000, S. 285-315, hier S. 287; John Charles CHASTEEN: *Born in Blood and Fire. A Concise History of Latin America*, New York / London 2001, S. 150 f. sowie die Angaben in Fußnote 284 und die Ausführungen in der Einleitung dieser Arbeit (Fußnote 22 u. a.). Zum Einfluss des wissenschaftlichen Rassismus in Brasilien auf die Idee unterschiedlicher ‚zivilisatorischer Skalen‘ vgl. ferner Sérgio COSTA: Nationalismus aus transnationaler Sicht: Wissenschaft, Rassismus und Nation in Brasilien um 1900, in: Fischer / Peters / Rinke et al. (Hg.): *Brasilien in der Welt*, S. 71-94, hier S. 76 ff., 87 und 90 f.

³⁷² Coelho Neto: „Boas vindas“, in: *Commercio de Campinas*, 18.09.1903, o. S.

³⁷³ Vgl. dazu entsprechend die Ausführungen im Kapitel „Belle époque: a integração no mundo cosmopolita“, in: OLIVEIRA: *Questão nacional*, S. 111-126.

Wenn also Santos-Dumont der Welt den „neuen Weg“ in den Himmel gezeigt habe, so übertrug sich dieses Verdienst auf Brasilien.

Somit veränderte die Santos-Dumont zuge dachte Stellung in der Welt zugleich diejenige Brasiliens, das nun den Platz einer ‚zivilisierten‘, nicht mehr ‚barbarisch‘ anmutenden Nation einzunehmen erhoffte. Oder, wie Freyre es später ausdrückt:

„Santos-Dumont tornou-se de repente o símbolo, aos olhos dos brasileiros, de um Brasil capaz de por si mesmo, isto é, pelo gênio e pelas invenções como que mágicas dos próprios nacionais [...] elevar-se a exemplo de progresso ou de adiantamento técnico de repercussão mundial.“³⁷⁴

Es waren also die „wissenschaftlichen Entdeckungen“³⁷⁵ und demnach Luftfahrt im engeren oder auch Wissenschaft und Technologie im weiteren Sinne, die gemäß diesen Vorstellungen – gerechtfertigt über den Nutzen, den sie der Menschheit bringen würden – die ‚Eingliederung‘ Brasiliens in der Welt gewährleisten sollten und die sich in Santos-Dumont als einem weltweit anerkannten Erfinderpionier optimal verkörpern ließen. Entsprechend konnte mit Santos-Dumonts Demonstrationsflügen der vielerorts vorherrschenden Annahme, die Lösung der großen und beeindruckenden wissenschaftlichen Probleme sei „Privileg der ältesten und mächtigsten Nationen“³⁷⁶ Einhalt geboten werden. Gilberto Freyre spricht gar von zwei sich überlagernden Mythen: „O mito Santos Dumont tornou-se como nenhum outro, no Brasil do começo do século XX, parte do mito maior: o do Progresso brasileiro pela Ciência“³⁷⁷. So sei der „Santos-Dumont-Mythos“ Teil eines größeren, in Brasilien vorherrschenden Mythos geworden: desjenigen vom „brasilianischen Fortschritt“, der durch „Wissenschaft“ erreicht werde.

Tatsächlich dominierte seit dem 19. Jahrhundert in Lateinamerika die Vorstellung von der Wechselbeziehung zwischen Wissenschaft und Technologie einerseits und dem daraus erwachsenden Fortschritt anderseits.³⁷⁸ Anders als bei

³⁷⁴ FREYRE: *Ordem e Progresso*, S. 492. Für eine ähnliche Aussage vgl. ferner ebd., S. 501.

³⁷⁵ Im Original: „descobertas científicas“, vgl. obiges Zitat (Fußnote 365).

³⁷⁶ Im Original: „privilegio das mais antigas e poderosas nações“, vgl. R. Bertoldo Nunes: „O Brasil e a conquista do ar“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.06.1902, S. 255 f., hier S. 255.

³⁷⁷ FREYRE: *Ordem e Progresso*, S. 492.

³⁷⁸ Vgl. BURNS: *Cultures in Conflict*, S. 15 f. und 28 und die Ausführungen in der Einleitung (bei Fußnote 24).

der Eisenbahn, die diese Idee par excellence symbolisierte, wechselte Brasiliens Rolle als bloßer Rezipient und Nutznießer dieser Technologie nun zu derjenigen des Urhebers und Erfinders. Mit anderen Worten: Die Erzählung von Santos-Dumont bediente zwar den bestehenden Mythos von Wissenschaft und Technologie als Fortschrittsbringern, erweiterte ihn aber zugleich entscheidend und ermöglichte damit eine neue Selbstpositionierung Brasiliens in der Welt.

Doch wo sah sich Brasilien konkret im Zusammenspiel der Nationen der Welt? Und inwiefern änderte sich mit der neuen Stellung Brasiliens in der Welt auch die Vorstellung vom Standort anderer Nationen oder Kontinente? Zumindest partielle Antworten darauf gibt das 1902 in Rio de Janeiro auf den Markt gebrachte, von Eduardo das Neves geschriebene und seinerzeit äußerst populäre Musikstück, die *modinha* „A Conquista do Ar!“ (dt. „Die Eroberung der Lüfte“)³⁷⁹. Auch wenn der vor Patriotismus strotzende Text kein poetisches Meisterwerk ist und auch von einigen zeitgenössischen Kolumnisten regelrecht verschmäht wurde³⁸⁰, lohnt ein genauerer Blick, denn er spiegelt seinerzeit vorherrschende Vorstellungen von der Welt und ihren Fragmentierungen.³⁸¹

Allein die später vielfach in anderen Zusammenhängen zitierte Anfangszeile „A Europa curvou-se ante o Brasil / E clamou parabens em meigo tom“ (dt. „Europa verneigte sich vor Brasilien / und rief ihm liebevoll Gratulationen zu“) führt zweierlei vor Augen: Einerseits, in welchen Kategorien Brasilianer die Welt betrachteten, nämlich unterteilt in Nationen beziehungsweise Nationsgruppen oder Kontinente, die dies- und jenseits des Atlantiks zu verorten sind, das heißt, in der binären Struktur von ‚Alter‘ und ‚Neuer Welt‘; andererseits, wie sich mittels

³⁷⁹ Eduardo das Neves: „A Conquista do Ar! Cantico ao arrojado aeronauta Santos Dumont. A gloria do Brazil“, Rio de Janeiro, Quaresma & C., 1902. Titelseite, Text und Noten sind als Reproduktion verfügbar im *Acervo Santos-Dumont* des CENDOC (Dokumente „SD3-394“, „P2“, „P3“ und „P4“). Für sonstige Reproduktionen und Transkriptionen vgl. die Literaturangaben in Fußnote 382. Als weiteres Musikstück zu Ehren von Santos-Dumont liegt von Arthur N. da Silva der *Schottish* „A conquista dos ares“ vor, veröffentlicht in: O Malho, 19.09.1903, S. 12 f. Das Besingen von Fliegerhelden gehörte zum Standardrepertoire der frühen Luftfahrkultur rund um den Globus. Vgl. dazu die Beispiele aus PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 141.

³⁸⁰ Vgl. dazu exemplarisch die humorvolle Kritik, die sich an den folgenden kurzen Kommentaren ablesen lässt: Gypsi: „Chronica?!“, in: Tagarela, 23.07.1903, S. 4; „Tagarelando“, in: Tagarela, 24.09.1903, S. 3; „Tagarelando“, in: Tagarela, 01.10.1903, S. 3.

³⁸¹ Vgl. dazu auch die Ausführungen in der Einleitung zum Zusammenspiel zwischen einer zunehmend zusammenwachsenden Welt einerseits und der Herausbildung neuer Differenzen andererseits (bei Fußnote 48).

der ‚Eroberung der Lüfte‘ durch Santos-Dumont, den neuen „Stern am Himmel“³⁸², das Machtgefälle zugunsten Brasiliens verändert hatte. So verbeugte sich nun der im weiteren Verlauf des Liedes als „mannhaft“, „mächtig“ und „alt“ gezeichnete Kontinent Europa vor Brasilien, das einst zu diesem hinaufgeblickt hatte, und – wie es weiter heißt – der „Schleier“, der Brasilien bisher „verdeckt“ hatte, sei nun endgültig „zerrissen“.³⁸³ Mit anderen Worten: Dank Santos-Dumont gelang es Brasilien, aus seinem Schattendasein herauszutreten und einen Platz einzunehmen, der ihn sogar vor oder über Europa positionierte, das ihm nun „liebervoll“ gratulierte.

Die hier (wohlgemerkt von einem schwarzen Komponisten und Musiker) gewählte Liedform der *modinha* (und nicht etwa das Genre des *lundu*) harmonisierte mit dem vermittelten Inhalt. So galt die *modinha* zu Beginn des 20. Jahrhunderts nicht nur (wie der *lundu*) als eine besonders ‚nationale‘, sondern zugleich (anders als der *lundu* ‚schwarzen Ursprungs‘) als eine stark europäisch beeinflusste Ausdrucksform.³⁸⁴ Somit vermochte die *modinha* die im Text vermittelte Botschaft von der Annäherung an oder gar vom Übertreffen des europäischen Modelles und das damit gestärkte nationale Selbstbewusstsein auf passende Weise musikalisch zu untermalen.

³⁸² Im Original: „Brilhau lá no céu mais uma estrela: / – Apareceu Santos Dumont“, für dieses und alle weiteren hier angebrachten Textzitate vgl. Liedtext des Stückes von Eduardo das Neves: „A Conquista do Ar! Cantico ao arrojado aeronauta Santos Dumont. A gloria do Brazil“, Rio de Janeiro, Quaresma & C., 1902, als Reproduktion verfügbar im *Acervo Santos-Dumont* des CENDOC (Dokument „SD3-394-P2“). Auch leicht variiert transkribiert in BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 67.

³⁸³ Im Original: „a velha Europa, poderosa e viril“ und „Rompendo o véu que a occultava / Quem ganhou foi o Brasil!“.

³⁸⁴ Vgl. Uliana Dias Campos FERLIM: *A polifonia das modinhas diversidade e tensões musicais no Rio de Janeiro na passagem do século XIX ao XX*, Dissertação (Mestrado), Campinas, SP 2006, passim und insbesondere S. 1 ff., 52 und 108. Die *modinha* nahm im Prozess der Suche nach einer „klanglichen Identität für die Nation“ (im Original: „identidade sonora para a nação“, vgl. ebd., S. 1) im 19. Jahrhundert neben dem Genre des *lundu* einen bedeutsamen Platz ein. So galt die *modinha* beispielsweise Komponisten wie Catulo Cearense (1863-1946) als „großartigster Ausdruck der Seele des brasilianischen Volkes“ (im Original: „expressão maior da alma do povo brasileiro“, vgl. ebd., S. 52) oder anders formuliert als „echt volkstümlich und national“ (im Original: „legitimamente popular e nacional“, vgl. ebd., S. 108). Die Studie von Ferlim zeigt, dass weder die musikalische Produktion zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch die Forschung über deren Ursprünge unabhängig von Diskursen über Nation und ‚Rassenfrage‘ waren. Während der *modinha* trotz einiger Kontroversen vorwiegend ein europäischer (und damit ‚weißer‘) Ursprung zugeschrieben wurde, galt dieser beim *lundu* unumstritten als ‚schwarz‘, vgl. ebd., S. 1 ff.

Santos-Dumont erscheint im Liedtext gleichermaßen als Brasilianer und als Südamerikaner.³⁸⁵ Wenn „universale Anerkennung“³⁸⁶ und das Staunen der „gesamten Welt“³⁸⁷ über Santos-Dumonts Flug angeführt wurden, so geschah das, um den Aufstieg Brasiliens als Stellvertreter der ‚Neuen Welt‘ und das damit verbundene veränderte Mächteverhältnis gegenüber Europa vor Augen zu führen und zu begründen.³⁸⁸ Tatsächlich stach Brasilien zu diesem Zeitpunkt innerhalb des Subkontinents hervor, hatte es doch als einzige lateinamerikanische Nation einen in der lenkbaren, motorisierten Luftfahrt erfolgreichen Repräsentanten vorzuweisen.³⁸⁹ Insofern handelt es sich um ein Lied für ein Brasilien, das in den Worten von Dr. Cesar Bierrenbach anlässlich des Besuches von Santos-Dumont in Campinas als „junge Nationalität [Nation]“, „jungfräuliches Land“ und „Volk, das noch in seiner Kindheit steckt“ erschien, das dann „in der Hemisphäre der großen Nationen“, also in Amerika, zur „Zukunft der Neuen Welt“ oder auch zum „Verkünder der Neuen Welt“ emporgestiegen sei.³⁹⁰ 1907 in der Stimme von João

³⁸⁵ Vgl. exemplarisch „Estrella da América do Sul“ (dt. „Südamerikas Stern“) und die folgenden Zeilen: „A Gloria maior do seculo vinte, / É Santos Dumont, um Brasileiro!“; „Mais alto que as nuvens, quase Deus, / É Santos Dumont – um Brasileiro“.

³⁸⁶ Im Original: „renome universal“.

³⁸⁷ Im Original: „que assombrou o mundo inteiro“.

³⁸⁸ Beispielhaft für die Nachzeichnung des nationalen Aufstieg Brasiliens sind die folgenden Liedzeilen: „A Europa curvou-se ante o Brasil“; „O Brasil, cada vez mas poderoso“; „Quem ganhou foi o Brasil“; „Por isso o Brasil, tão magestoso, / Do seculo tem a a Gloria principal“.

³⁸⁹ Einen guten Überblick über die wichtigsten Luftfahrtpioniere in lateinamerikanischen Nationen vermitteln *SERVICIO HISTÓRICO Y CULTURAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE* (Hg.): *Pioneros de la aviación iberoamericana*, [Madrid] [1999] und HAGEDORN: *Conquistadors of the Sky*. Entsprechend dieses Alleinstellungsmerkmals weckten Santos-Dumonts verheißungsvolle Flugversuche im Juli 1901 nicht nur nationale, sondern auch kontinentale Hoffnungen in anderen (latein-) amerikanischen Nationen. So setzte Argentinien auf Santos-Dumonts Erfolg beim Deutsch-Preis, der damit einen „Sohn Amerikas“ (im Original: „hijo de América“) ehren würde, vgl. „El globo de Santos Dumont“, in: [La Prensa, 29.07.1901?] (verfügbar als Dokument „SD1305“ im *Acervo Santos-Dumont* des *CENDOC*). Auch ein Reporter der New Yorker Zeitung *New York Sun* freute sich am 14. Juli 1901 über den Erfolg des „Sohnes aus der Neuen Welt“, vgl. entsprechend in portugiesischer Übersetzung DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 74 f.

³⁹⁰ Im Original: „Julgavam-a morta e partilhavel a terra de Santa Cruz e quando a perspectiva das armadas portentosas numa ante-visão de oppressões, pesava sobre a joven [sic] nacionalidade, elle surgiu no hemispherio das grandes nações, pairando sobre os imensos exercitos, calmo como a consciencia duma patria virgem, sereno como a esperança de um povo na infancia, risonho como o porvir do Novo Mundo.“ Vgl. „Santos Dumont em Campinas“, in: [Clube Campineiro. Noticiário, Set. 1903], S. 248 ff., hier S. 249. Weiter hinten ist dann die Rede von Santos-Dumont als „Mensageiro do Novo Mundo“, vgl. ebd., S. 250.

Barros vertont ein Riesenerfolg in ganz Brasilien³⁹¹, zu besonderen Ereignissen wie dem Empfang von Santos-Dumont in Brasilien zum Nationalfeiertag am 7. September 1903 von der Menschenmenge beim Umzug angestimmt³⁹² – und, wie wir sehen werden, auch noch Jahre später immer wieder zu bedeutenden Anlässen zitiert – die *modinha* scheint das kollektive Pathos angesprochen zu haben.

Insgesamt lässt sich festhalten: Ob wie bei Coelho Neto im Zeichen der ‚Zivilisation‘ und ‚Barbarei‘-Dichotomie gedeutet oder aber an nationalen und kontinentalen, geschichtlich gewachsenen Einheiten festgemacht (die sich letztlich mit Coelho Netos Deutungsmustern weitgehend decken) – fest steht, dass Brasilien das Ansehen Santos-Dumonts in der ‚zivilisierten‘ Welt oder auch in Europa, das aus seiner erfinderischen Leistung herrührte, auf den eigenen Platz in der Welt übertrug. Den Status als ‚barbarisch‘ geltende, relativ unbeachtete Nation hinter sich lassend, verhieß die von Santos-Dumont eingeleitete Zukunft eine Stellung, in der Brasilien als wichtiger Akteur und führende Nation in der ‚Neuen Welt‘ von Europa beachtet, anerkannt oder gar beglückwünscht werde.

Wirkmächtige Bildmotive am Schauplatz Paris

Santos-Dumonts Würdigung in Europa erwies sich somit als signifikant für die imaginierte Stellung Brasiliens in der Welt. Doch waren es alleine seine aeronautischen Leistungen, die zum ‚universalen Ansehen‘ des brasilianischen Akteurs beitrugen? Es liegt nahe, dass der Schauplatz seiner Flüge entscheidend auf die Verehrung als ‚universaler Held‘ rückwirkte. Wie sich bereits in der Analyse zu Bartolomeu de Gusmão gezeigt hat, galt Paris als der Nabel der Welt, der Brasiliens Ruhm in die Welt hinaus zu schallen versprach. Nicht von ungefähr fragt Freyre in seinem Essay über Santos-Dumonts Weltgeltung entsprechend, ob Santos-Dumont wohl denselben Grad an Beliebtheit und Universalität erreicht

³⁹¹ Die Informationen zur Publikation und Vertonung des Stückes entstammen entsprechenden Einträgen aus der Datenbank zur fotografischen Sammlung des *Museu Paulista*. Vgl. ferner BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 66 und Miguel Ângelo de AZEVEDO: A história cantada no Brasil em 78 rotações, in: *Revista do Instituto do Ceará* Bd. CXXVII (2014), S. 289-316, hier S. 289.

³⁹² Vgl. BARROS: Desafio de voar, S. 178. Zu einem persönlichen Ständchen des Komponisten für Santos-Dumont zur selben Gelegenheit vgl. DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 96 f.

hätte, wenn er, statt als Erster um den Eiffelturm herum zu fliegen, um den Zuckerhut in Rio de Janeiro geflogen wäre.³⁹³

Ohne den Anspruch, diese (letztlich rhetorische) Frage eindeutig zu beantworten, widme ich mich im Folgenden dem Schauplatz seiner Flugaktivitäten, um zu ergründen, inwiefern sich dieser als bedeutsam erwies – nicht zuletzt auch für die nationale Heroisierung. Wenn Paris als „Hauptstadt der zivilisierten Welt“³⁹⁴, symbolisiert durch den Eiffelturm als seinem Wahrzeichen, in den brasilianischen Text- und vor allem Bild-Antworten zu Santos-Dumonts Flügen einen hohen Stellenwert einnehmen sollte, so ist das vor allem darauf zurückzuführen, dass das Szenarium dieses Fluges – also sowohl die Weltstadt Paris im Allgemeinen als auch der Eiffelturm im Konkreten – ideale Voraussetzungen zur Schaffung wirkmächtiger Bilder bot. Welche Botschaften vermittelten die Repräsentationen eines nahe am Eiffelturm vorbeimanövierten Fluggerätes, die sich nach Santos-Dumonts Flügen von 1901 über Frankreichs Grenzen hinaus verbreiten sollten?

Zunächst indizierte ein Flug über das dicht besiedelte Stadtgebiet der französischen Hauptstadt an sich schon einen großen Fortschritt in der Flugtechnologie und eine enorme Pilotenleistung, denn wegen der hohen Wahrscheinlichkeit einer Bruchlandung zogen die Pioniere der ersten Jahre Flüge über wenig besiedelte Gebiete, Grünflächen und ähnliches vor.³⁹⁵ Dies galt insbesondere für ‚Hindernisse‘ wie den Eiffelturm, denen man über die (damals erreichbare) Flughöhe kaum ausweichen konnte und denen man insofern bei Windböen oder Fehlmanövern gnadenlos ausgeliefert war.³⁹⁶ Zudem bildete der Eiffelturm in diesem konkreten Wettbewerb die Wendemarke einer vorgegebenen Route, die nur bewältigt werden konnte, wenn die Lenkbarkeit, genauer gesagt der Flug in verschiedene Richtungen mit dem und gegen den Wind, gelang.³⁹⁷ Der Eiffelturm

³⁹³ Im Original: „Teria Santos-Dumont alcançado a popularidade e a universalidade que alcançou, se, em vez de ter voado pioneiramente em torno da Torre Eiffel, tivesse voado em torno do Pão de Açúcar?“, vgl. FREYRE: Universalidade de Santos-Dumont, S. 58.

³⁹⁴ Im Original: „capital do mundo civilizado“, vgl. „Submarino Mello Marques“, in: Ilustração Brasileira, 01.01.1902, S. 133.

³⁹⁵ Vgl. PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 164.

³⁹⁶ Diese Gefahr beschreibt Santos-Dumont selbst in seinem 1904 auf Französisch und später in zahlreichen anderen Sprachen erschienen Werk *Dans l’Air*. Vgl. hier die portugiesische Version Alberto SANTOS DUMONT: *Os meus balões*, Brasília 1986 [1941], online verfügbar unter http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=17945, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 141 f.

³⁹⁷ Entsprechend sollten später auch in anderen Städten hohe Gebäude Wettbewerbsrouten durch die Luft markieren, um die Lenkbarkeit zu demonstrieren, so z. B. die Hochhäuser von

symbolisierte also im Nachhinein Santos-Dumonts Verdienst in dieser universalen aeronautischen Herausforderung.

Gleichzeitig handelte es sich nicht um jedwede Gebäudekulisse, sondern um diejenige der Weltstadt Paris, die als altherwürdig und fortschrittlich zugleich galt und damit als ideales Abbild der ‚zivilisierten Alten Welt‘, auf deren Bühne sich ein Brasilianer profilierte. Diesen Aspekt – zusammen mit dem luftfahrerischen Verdienst – hob ein brasilianischer Abgeordneter anlässlich der Beglückwünschung und Preisverleihung des brasilianischen Parlamentes an Santos-Dumont hervor:

„E o nosso orgulho deve ser grande, porque por cima das cathedraes gothicas de Paris, por sobre as grandes obras de arte que maltecem [enaltecem] a engenharia franceza, tremulou nos ares, não levado ao acaso pelas correntes aereas, mas dirigido pela vontade [de] um homem, o pavilhão brasileiro [...]“³⁹⁸

Insbesondere mit dem Eiffelturm als zu umrundendes Objekt, auf den der Abgeordnete mit seinem Hinweis auf die „französische Ingenieurskunst“ wohl anspielte, stand für nachträgliche Hommagen eine Kulisse zur Verfügung, die passender nicht hätte sein könnte. So war der Eiffelturm mehr als bloße Wende-
marke eines Wettbewerbs oder Wahrzeichen von Paris. Anlässlich der 1889 in Paris abgehaltenen Weltausstellung erbaut, handelte es sich mit (damals noch) 312 Metern Höhe bis 1930 um das höchste Bauwerk der Welt, Meisterwerk der (französischen) Ingenieurskunst und Sinnbild für fortschrittliche Technologie.³⁹⁹

Bereits die bloße Kombination von Luftschiff und Eiffelturm in einem Bild dürfte bei den meisten zeitgenössischen Betrachtern Gedanken in eine Richtung hervorgerufen haben, wie sie Eugene Lyle im *Smithsonian Report* von 1901

New York, die eine unendliche Kombination von Passier- und Wendepunkten erlaubten, vgl. dazu „How Santos Dumont will sail over New York“, in: Metropolitan Magazine, 05.1902, S. 517-521, hier S. 517 und 521.

³⁹⁸ Vgl. Redebeitrag des Abgeordneten Sr. Serzedello Corrêa, wiedergegeben in „Camara dos Deputados. 57ª sessão em 18 de julho de 1901“, in: Diário do Congresso Nacional, 19.07.1901, S. 925-932, hier S. 931, online verfügbar innerhalb der *Coleção* „Diários da Câmara dos Deputados“ unter http://imagem.camara.gov.br/pesquisa_diario_basica.asp, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

³⁹⁹ Vgl. DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 47. Abgesehen von revolutionären bautechnischen Aspekten konnte der vom französischen Ingenieur Gustave Eiffel aus Eisen gefertigte Turm ab 1906 zudem Radiowellen durch die Welt senden, vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 273.

explizit machte: „Bringing together man’s two ways of getting into the air, the one from a century just closed, the other from a century just beginning“⁴⁰⁰.



Abbildung 5: „Alberto Santos Dumont contorna a Torre Eiffel com o Dirigível N° 6 e vence o prêmio Deutsch (19 out 1901)“. *Portal Domínio Público*.

Das Nebeneinander der beiden Symbole der Moderne evozierte also eine Art Aufbruchsstimmung und ein neues Zeitalter, das sich im Streben der Menschheit in die Höhe und damit dem Siegeszug von Technologie und Fortschritt ausdrückte.⁴⁰¹

⁴⁰⁰ Eugene P. Lyle, Jr.: „Santos Dumont circling the Eiffel Tower in an Air Ship“, in: Annual Report of the Board of Regents of the Smithsonian Institution, Washington: Smithsonian Institution (1901), S. 574-592, hier S. 574 (Plate 1) und 579. Dieses noch an weiteren Stellen zitierte Dokument ist online verfügbar unter <http://www.biodiversitylibrary.org/item/35762>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Mit einer ähnlichen Stoßrichtung kommentiert ein Artikel den vorgesehenen Flug Santos-Dumonts über die *Brooklyn Bridge*: „two new wonders are included in the view: both only promises of what is to be“, vgl. „How Santos Dumont will sail over New York“, in: Metropolitan Magazine, 05.1902, S. 517-521, hier S. 520.

⁴⁰¹ Der Eiffelturm diene als Aussichtsplattform für die Pariser, die auch Santos-Dumonts Flug aus der Höhe beiwohnten, vgl. FAY: Santos Dumont, S. 136. Mit dem zweifachen Eindringen in den Luftraum durch Gebäude einerseits und Luftfahrtgeräte andererseits spielt auch

Fotografen setzten die schwindelerregende Höhe des Monuments bewusst in Szene. So wurden Perspektiven von unten bevorzugt, die das Luftschiff höher erscheinen ließen, als es tatsächlich flog (Abbildung 5).⁴⁰² In manchen Fällen bediente man sich gar der damals üblichen Technik der Fotomontage, um das Luftschiff umzuplatzieren und damit die Wirkmächtigkeit des Bildes zu potenzieren.⁴⁰³

Angesichts dieser symbolträchtigen und wirkmächtigen Verknüpfung der beiden Embleme der Moderne – Luftschiff und Eiffelturm –, die noch viele Jahre nach diesem Flug anhalten sollte (und zudem in Verbindung mit anderen Flugpionieren fortgeschrieben wurde)⁴⁰⁴, verwundert es kaum, dass dieses Doppelmotiv auch in Brasilien Aufnahme fand und nahezu häufiger auftauchte als das Antlitz des Flugpioniers. Welche spezifischen Botschaften ließen sich damit verkünden?

Das Nebeneinander der zwei technologischen Meisterleistungen erschien nicht nur auf zahlreichen fotografischen Reproduktionen, sondern ebenso in diversen anderen Formaten, darunter auf einem vom *Liceu de Artes e Ofícios* von São

eine zeitgenössische Postkartenserie zur Luftfahrt, die Fluggeräte vor der Kulisse der Turmspitzen der höchsten Gebäude verschiedener Städte präsentiert. Vgl. dazu die Abbildungen in PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 16.

⁴⁰² Vgl. Eugene P. Lyle, Jr.: „Santos Dumont circling the Eiffel Tower in an Air Ship“, in: Annual Report of the Board of Regents of the Smithsonian Institution, Washington: Smithsonian Institution (1901), S. 574–592, hier S. 574 (Plate 1) und 579. Die Publikation enthält eine Abbildung (Plate 1), die der hier präsentierten Abbildung 5 nahezu gleicht. Für diese vgl. „Alberto Santos Dumont contorna a Torre Eiffel com o Dirigível N° 6 e vence o prêmio Deutsch (19 out 1901)“, online verfügbar unter http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetailObrForm.do?select_action=&co_obra=17636, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

⁴⁰³ Allgemein zur zeitgenössisch angewandten Fotomontage bei Bildern von Santos-Dumonts Flügen vgl. MUSA / MOURÃO / TILKIAN: Alberto Santos-Dumont, S. 17 und 162. Für ein konkretes, eingängiges Bildbeispiel vgl. Stéphane NICOLAOU: *Santos-Dumont. Dandy et génie de l'aéronautique*, Boulogne / Le Bourget 1997, S. 42 f. (Abb. „MA25077“). Es handelt sich um ein Foto von Santos-Dumonts Eiffelturm-Umrandung, bei dem das (überdimensional erscheinende) Luftschiff neben oder fast über der Spitze des Eiffelturms zu fliegen scheint. Vgl. zu diesem Foto auch Fußnote 671.

⁴⁰⁴ Vgl. dazu Robert Wohls Ausführungen über den Avantgardisten Robert Delaunay. Inspiriert von den Flügen des Grafen de Lambert um den Eiffelturm im Jahr 1909 kombinierte Delaunay in seinen bedeutendsten Gemälden aus der Vorkriegszeit dieses Monument mit Flugzeugen, vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 273 f. Für weitere Details zu Delaunays Kunstwerken und ausgewählte Reproduktionen, aber auch zu deren Einfluss auf die brasilianische Künstlerin Tarsila do Amaral, die den Eiffelturm in ihrem Gemälde von 1923 mit dem Luftschiff von Santos-Dumont verband und damit dessen Errungenschaft erneut hervorhob, vgl. FAY: Santos Dumont, S. 135–142.

Paulo geschnitzten Holzbilderrahmen, der zusammen mit einer Santos-Dumont-Fotografie des paulistanischen Fotografen Sarracini 1904 auf der Weltausstellung in St. Louis (USA) präsentiert wurde (Abbildung 6).⁴⁰⁵



Abbildung 6: Bilderrahmen mit einer von João Sarracini aufgenommenen Fotografie von Santos-Dumont, *Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo*, um 1904. Rechts unten tritt der Eiffelturm hervor (vgl. auch detaillierter Ausschnitt im rechten Foto).

Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo
(Coleção Alberto Santos Dumont, Objekt „Porta-Retrato“).

⁴⁰⁵ Vgl. Objekt „Porta-Retrato“ aus der *Coleção Alberto Santos Dumont* des *Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo*. Eine ausführliche Objektbeschreibung und -kontextualisierung findet sich in der dazugehörigen Datenbank. Zur Geschichte des 1873 gegründeten *Liceu de Artes e Ofícios* vgl. Eintrag "Liceu de Artes e Ofícios (São Paulo, SP)", in: Itaú Cultural (Hg.): *Enciclopédia Itaú Cultural de Artes e Culturas Brasileiras*, São Paulo 2016, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/instituicao17403/liceu-de-artes-e-oficios-sao-paulo-sp>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Ein weiteres, hier nicht analysiertes Beispiel für die Verwendung des Doppelmotives in Brasilien ist ein Guss, der Santos-Dumont anlässlich seines Besuches in São Paulo überreicht wurde, abgebildet in: *Revista da Semana*, 18.10.1903, S. 798.

Es liegt nahe, dass Eiffelturm und Luftschiff auf der Holzeinfassung mehr als nur den besonderen Schauplatz dieses Fluges symbolisierten. Neben diesem Doppelmotiv bedienten sich die Gestalter Sternen des brasilianischen Wappens, eines fliegenden Kondors, Eichen- und Lorbeerblätterornamenten – also aus Ruhmesdarstellungen, nationalen Ikonografien und Flugmythologien bekannten Bildelementen –, um der Santos-Dumont-Fotografie buchstäblich wie übertragen den passenden Rahmen zu verleihen.⁴⁰⁶ Der fotografisch in Szene gesetzte Flugpionier wurde mittels des Rahmens also nicht nur unauslöschlich mit der ‚Eroberung der Lüfte‘ im Allgemeinen und mit der bei der Umrundung des Eiffelturms zur Schau gestellten Lenkbarkeit der Ballone im Spezifischen verknüpft, sondern zugleich als ruhmreiche nationale Ikone stilisiert, die den brasilianischen ‚Beitrag‘ zum menschlichen Fortschreiten auf dem Weg in Richtung ‚Moderne‘ würdig zu repräsentieren vermochte. Der Eiffelturm fungierte insofern als historischer und symbolischer Ort zugleich für die Erfüllung des lange währenden menschlichen Traumes des Fliegens und damit für den Eintritt in ein ‚fortschrittliches‘ Zeitalter durch Santos-Dumont, einen Brasilianer.

Mit ähnlichen Assoziationen spielten zahlreiche, an Santos-Dumonts siegreichen Flug vom 19. Oktober 1901 erinnernde Medaillen. Als eine in Europa verwurzelte und popularisierte Praxis, Ehrerweisungen künstlerischen Ausdruck zu verleihen, eigneten sich Sonderprägungen besonders gut, derartige Botschaften von einer Annäherung Brasiliens an das europäische Vorbild zu verkünden.⁴⁰⁷

⁴⁰⁶ Zur vielschichtigen Bedeutung der Sternsymbolik in der brasilianischen Flagge vgl. Wolf PAUL: *Ordem e progresso: origem e significado dos símbolos da bandeira nacional brasileira*, in: *Revista da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo* Bd. 95 (2000), S. 251-270, hier S. 253-258. Zur Eichen- und Lorbeersymbolik vgl. Eintrag "Pflanzensymbolik. *Pflanzen-darstellung*", in: Brigitte Riese (Hg.): *Seemanns Lexikon der Ikonografie. Religiöse und profane Bildmotive*, Leipzig 2007, S. 332-333 sowie die Ausführungen in Fußnote 617. Zu großen Vögeln als Metapher für das Fliegen vgl. die Fußnoten 662 und 786.

⁴⁰⁷ Zum Medium der Medaille vgl. den Sammelband Wolfgang STEGUWEIT (Hg.): *Die Medaille und Gedenkmünze des 20. Jahrhunderts in Deutschland*, Berlin 2000. Im Gegensatz zu Münzen dienen Medaillen nicht als Zahlungsmittel, sondern (zumindest der Absicht nach) einer dauerhaften Überlieferung an die Nachwelt. Steguweit bezeichnet sie daher auch als „Denkmal für die Hand“, vgl. Wolfgang STEGUWEIT: Einführung, in: ebd., S. 8-11, hier S. 8. An die Medaillenkunst und den Motivkanon der Antike, aber auch der italienischen Renaissance anknüpfend wurden Medaillen seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, besonders aber mit der Erneuerungswelle des Jugendstils von Frankreich ausgehend künstlerisch aufgewertet und wieder belebt. Vgl. Peter FELDER: *Medaillenkunst des Jugendstils: eine kunstgeschichtliche Einführung*, Regenstauf 2006, S. 7 ff. und Markus MEINOLD: Geprägte Erinnerung – Medaillen als Propagandamedium des Ersten Weltkrieges, in: *kunsttexte.de* H. 1 (2009), S. 1-11, S. 1 und 10.

Lediglich die Spitze des Eiffelturms setzte eine 1903 anlässlich seines Besuches in Brasilien geprägte Medaille in Szene und betitelte das Motiv mit „Gloria Brasileira“ (dt. „brasilianische Ruhmestat“), einem klaren Verweis auf die nationale Relevanz des Ereignisses an diesem Schauplatz, aber zugleich auch auf die davon geweckten Hoffnungen auf eine nationale Entwicklung in Richtung ‚Fortschritt‘, die im Eiffelturm ihre symbolische Entsprechung fand (Abbildung 7).⁴⁰⁸



Abbildung 7: Medaille „Gloria Brasileira“ zur Erinnerung an Santos-Dumonts preisgekrönten Flug am 19. Oktober 1901, aus dem Jahr 1903. *Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo (Coleção Alberto Santos Dumont, Objekt „Homenagem a Santos Dumont – Premio Deutsch – Gloria Brasileira – Rio“).*

Entsprechende Versatzstücke nutzte das Titelblatt des bereits erwähnten Liedes von Eduardo das Neves, „A Conquista do Ar!“ (Abbildung 8).⁴⁰⁹

⁴⁰⁸ Vgl. Objekt „Homenagem a Santos Dumont – Premio Deutsch – Gloria Brasileira – Rio“ aus der *Coleção Alberto Santos Dumont* des *Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo* und beschrieben in der dortigen Datenbank.

⁴⁰⁹ Reproduktion des Titelblattes verfügbar im *Acervo Santos-Dumont* des *CENDOC* (Dokument „SD3-394“); als Foto (Nr. 13434) in der Datenbank zur Sammlung des *Museu Paulista*; zudem abgedruckt in BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 66; COSTA: Santos-Dumont. História e Iconografia, o. S., Abbildung Nr. 347 und in HAGEDORN: Conquistadors of the Sky, S. 18.

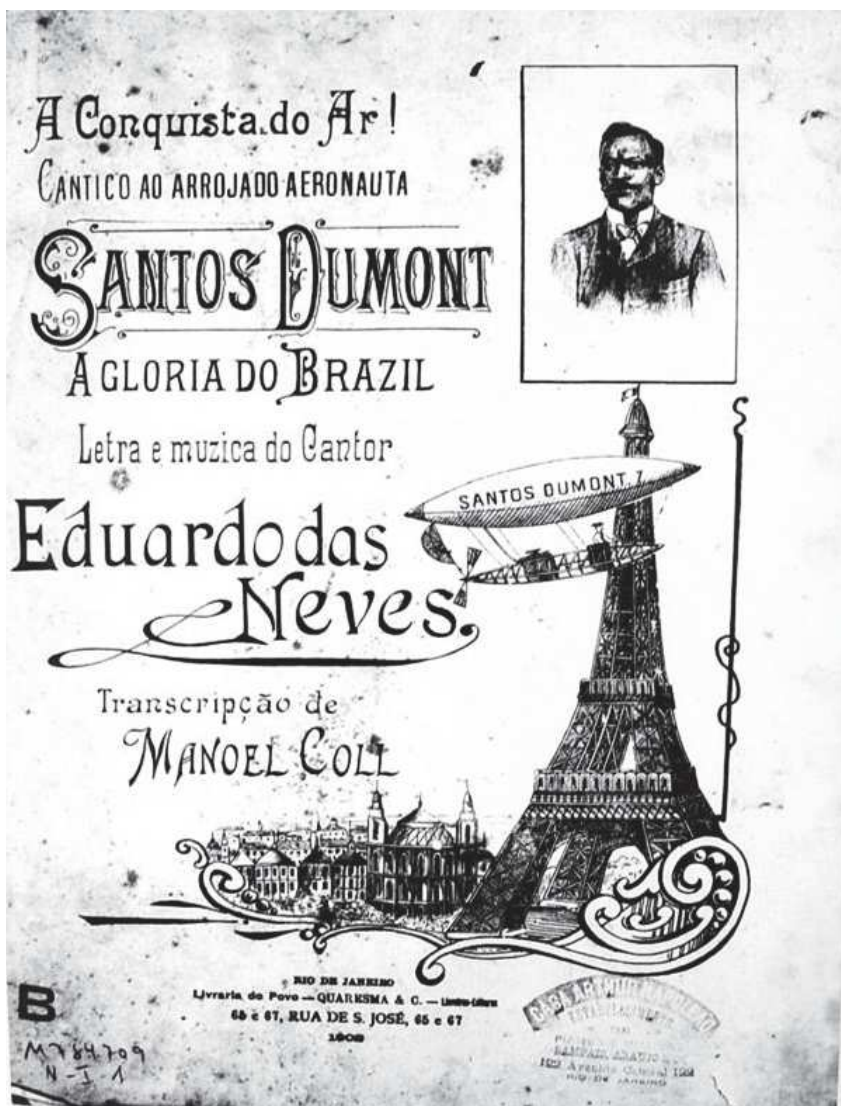


Abbildung 8: Eduardo das Neves: „A Conquista do Ar! Cântico ao arrojado aeronauta Santos Dumont. A glória do Brasil“, Rio de Janeiro, Quaresma & C., 1902. Reproduktion des Titelblattes. *Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica (CENDOC)* (Acervo Santos-Dumont, Dokument „SD3-394“).

Hierauf prangte das die Pariser Stadtlandschaft um ein vielfaches überthronende Wahrzeichen zusammen mit Santos-Dumonts Luftschiff. Wie auf der Medaille fand auch hier eine Verknüpfung der vielfältigen von diesem Motivduo geweckten Assoziationen mit einem nationalen Anliegen statt, denn das Stück wurde nicht nur zu Ehren der universal relevanten technischen Meisterleistung geschrieben. Vielmehr war es ein „Lobgesang auf den kühnen Luftfahrer / Santos Dumont / Brasiliens Stolz“⁴¹⁰. Erneut bot der Eiffelturm also eine Projektionsfläche für diverse Deutungen, die sich zwischen dem Eiffelturm als bloßem Wahrzeichen der Weltstadt Paris und mannigfaltigem Symbol für fortschrittliche technologische Leistungen im Allgemeinen und flugtechnische im Speziellen bewegten. Diese wiederum wurden mit der brasilianischen Nation und dem mit Santos-Dumonts Erfolgen errungenen Ruhm für diese in Verbindung gebracht.



Abbildung 9: Medaille der brasilianischen Gemeinschaft von Paris an Santos-Dumont, 19.10.1901. *Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo (Coleção Alberto Santos Dumont, Objekt „Homenagem a Santos Dumont da colonia brasileira de Paris“).*

⁴¹⁰ Im Original: „Cantico ao arrojado aeronauta / Santos Dumont / A gloria do Brazil“. Durch die (im Brasilianischen Portugiesisch keinen Akzent tragenden) Großbuchstaben und die Zeilenumbrüche offengehalten – ob bewusst oder unbewusst sei an dieser Stelle dahingestellt –, beschreibt der Titel einerseits ein Musikstück zu Ehren Brasiliens („à gloria do Brazil“) anderseits eines für Santos-Dumont, der Brasiliens Ruhm („a gloria do Brazil“) repräsentierte.

Eine von der brasilianischen Gemeinschaft von Paris in Auftrag gegebene Medaille wiederum ließ die personifizierte *Historia*⁴¹¹ mit aufgeschlagenem Papier auf den Knien auf die vollführte Eiffelturm-Umrundung blicken und präsentierte das Ereignis somit nicht nur als symbol-, sondern zugleich als geschichtsträchtig – ob für Nation oder Welt (oder auf weiteren Ebenen) blieb dabei den Deutungen der Betrachter überlassen (Abbildung 9).⁴¹²

Es liegt wohl in der Natur der Sache, dass die vom brasilianischen Präsidenten Campos Salles in Auftrag gegebene Medaille diese Ambivalenz zuzuspitzen wusste (Abbildung 10).⁴¹³ Die mit dem Datum 19.10.1901 versehene Medaille zeigt zwei Figuren: die Allegorie der *Patria* und Santos-Dumont, der von dieser in eine brasilianische Flagge eingehüllt wird. Über ihnen schweben zwei beflügelte Wesen: Die Personifikation der *Gloria*, die Santos-Dumont mit einem Lorbeerkranz versieht, und die *Fama*, die die ruhmreiche Tat in die Welt hinausposaunt. Am linken Bildrand deuten sich die Strahlen (einer aufgehenden Sonne, einer Fackel oder eines anderen Leuchtobjektes) an, rechts erhebt sich der Eiffelturm, der vom Luftschiff umrundet wird. Die Medaille trägt den Leitspruch „Por ceus nunca d’antes navegados“⁴¹⁴ (dt. etwa „durch nie zuvor befahrene Himmel“) und evoziert damit den portugiesischen Dichter Luís de Camões, der in seinem Nationalepos *Os Lusíadas* (1572) mit der berühmten Verszeile „por

⁴¹¹ Zur Personifikation der *Historia* und zum Arsenal der bildlich-allegorischen Darstellungsweisen der *Historia* vgl. Marion KINTZINGER: *Chronos und Historia. Studien zur Titelblattikonographie historiographischer Werke vom 16. bis zum 18. Jahrhundert*, Wiesbaden 1995, insbesondere S. 27, 36 f., 40 f. und 56 f. Vgl. ferner weitere Ausführungen zur *Historia* im Kapitel 1.3 (Fußnoten 616 und 620).

⁴¹² Vgl. Objekt „Homenagem a Santos Dumont da colonia brasileira de Paris“ (19.10.1901) aus der *Coleção Alberto Santos Dumont* des *Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo* und beschrieben in der dortigen Datenbank.

⁴¹³ Medaille reproduziert in: VILLARES: Foto-história, ohne Seitenangabe; NAPOLEÃO: Santos-Dumont. *Conquest of the Air*, S. 403 und im Album Nr. 3.148 aus der Sammlung der *Fundação Santos Dumont*. Eine detaillierte Bildbeschreibung findet sich im folgenden Zeitungsartikel: „Santos Dumont“, in: *A Provincia do Pará*, 07.01.1902, o. S. Dort ist Dezember 1902 als voraussichtliches Prägedatum angegeben. Vorgesehen waren zwei Exemplare, eines in Gold für Santos-Dumont und eines in Silber für die Sammlung der Nationalbibliothek. Davon etwas abweichende Beschreibung auch in JORGE: *Lutas, glória e martírio*, S. 172.

⁴¹⁴ Vgl. Abbildung 10.

mares nunca d['] antes navegados“ (dt. „auf den Meeren, nie zuvor befahren“) ⁴¹⁵ die Ruhmestaten der portugiesischen Seefahrer und Konquistadoren besingt. ⁴¹⁶



Abbildung 10: Medaille des brasilianischen Präsidenten Campos Salles an Santos-Dumont in Erinnerung an dessen Flug vom 19. Oktober 1901, aus dem Jahr 1902 oder 1903. Foto aus dem *Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo*.

Das lusitanische Heldenepos tauchte hier also in seiner modernen Version wieder auf, rückte diesmal nicht die portugiesischen Seefahrer, sondern deren brasilianischen Nachfolger, den Luftfahrtpionier Santos-Dumont, und seinen bahnbrechenden Flug um den Eiffelturm in den Mittelpunkt. Das Motiv verknüpfte Santos-Dumonts Brasilianität, die mit der Flagge und der *Patria*-Figur zusätzliches Gewicht erhielt, mit dem Eiffelturm als Schauplatz seines Wirkens und als Emblem der ‚fortschrittlichen‘ Weltstadt Paris, von wo aus sein Ruhm in die Welt hinausschallen und -strahlen sollte. Die Medaille verbildlichte somit das

⁴¹⁵ Luís de CAMÕES: *Os Lusíadas*, [Lissabon] 1644, Canto I, Copla 1. In späteren Ausgaben auch „por mares nunca de antes navegados“, vgl. exemplarisch Luís de CAMÕES: *Os Lusíadas. Antologia*, Cotia, SP 1973, S. 46. Deutsche Übersetzung nach Luís de CAMÕES: *Os Lusíadas - Die Lusiaden*, Heidelberg 1999, S. 9.

⁴¹⁶ Mit der ursprünglichen Zeile aus den *Lusiaden* – „Por mares nunca d’antes navegados“ – ist auch ein Briefbogen mit Eiffelturm, Luftschrift und Schriftband bedruckt, verfügbar im *Acervo Santos-Dumont* des CENDOC (Dokument „SD2170“) und in der *Coleção Alberto Santos Dumont* des Museu Paulista (Nr. 1800). Zur Reproduktion eines von Santos-Dumont auf diesem Bogen verfassten Briefes von 1901 vgl. DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 228.

Zusammenspiel zwischen ‚universaler‘ Anerkennung und nationalem Ruhm und stellte es zugleich mit dem Schauplatz seiner aeronautischen Leistungen in Verbindung.

Es lässt sich also festhalten: Die Wirkmächtigkeit des Motivdoppels Eiffelturm und Luftschiff lag in der dreifachen Symbolisierung erstens des konkreten Schauplatzes der erfolgreich demonstrierten Lenkbarkeit von Ballonen, zweitens von (technologischem) Fortschritt und Aufbruchsstimmung im Allgemeinen und drittens der Weltstadt Paris, die als Ausgangspunkt für ‚universalen‘ Ruhm und als Vorbild für die eigenen nationale Entwicklung galt. Mit diesen drei Assoziationsebenen spielten unterschiedliche Variationen des Motivdoppels, die damit vielfältige Anknüpfungspunkte eröffneten. Verbunden mit ikonografischen Elementen und Botschaften, die auf die Nation verwiesen, entstanden in Brasilien – eher implizite denn explizite – Narrationen. Sie erzählten von einer durch eine nationale Ikone an einem Schauplatz der Moderne und in einer Weltstadt vollbrachten aeronautischen Meisterleistung, die der brasilianischen Nation universalen Ruhm und damit Bedeutung (in der Welt) verschaffte. Wenn auf diesen Motivensembles also „die zwei Wege der Menschheit, den Himmel zu erreichen“ („man’s two ways of getting into the air“) zusammenkamen, so war für die brasilianischen Darstellungen zugleich zentral, dass einer dieser Wege von Santos-Dumont – und damit einem Brasilianer – geebnet worden war.

Angefochtene Brazilianität und nationale Vereinnahmung eines Weltbürgers

Wenn sich Santos-Dumonts Erfolge auf Brasilien übertrugen, dieser Nation gar einen Platz in der Welt verschafften, so bauten diese Vorstellungen auf die Prämisse seiner brasilianischen Nationalität auf. Anders als es die brasilianischen Diskurse vorgaben, erschien diese jedoch nicht allezeit und allerorts derart eindeutig. Wie aus den einleitenden Worten klar geworden sein dürfte, entstammte Alberto Santos-Dumont nicht nur einer Familie mit brasilianischen und französischen Wurzeln, sondern lebte zudem das Leben eines dies- und jenseits des Atlantik verwurzelten Weltbürgers. Diese transnationale Komponente blieb auch seinen Zeitgenossen nicht verborgen und führte außerhalb Brasiliens zu einiger Verwirrung oder auch Willkürlichkeit bei der Einordnung seiner nationalen Herkunft. Insbesondere zu Beginn seines Erfolges galt er in Europa

den Franzosen als ‚Beinahe-Franzose‘⁴¹⁷, manchmal aber auch als ‚Amerikaner‘⁴¹⁸ oder ‚vager Südamerikaner‘⁴¹⁹, den Briten wiederum als ‚Franzose mit britischem Blick‘⁴²⁰ und britischen Tugenden.⁴²¹

In Brasilien hingegen, wo seine brasilianische Herkunft zu keinem Zeitpunkt in dieser Weise in Frage stand, führten derartige Interpretationen zu einer gesteigerten Betonung seiner Brasilianität. Bereits vor seiner entscheidenden Demonstration des lenkbaren Fluges am 19.10.1901 spekulierten Brasilianer über einen wahrscheinlichen Sieg von ‚Brasiliens berühmten Sohn‘⁴²² im ausgeschriebenen Wettbewerb, der mit dem hochdotierten Deutsch-Preis prämiert würde. Gleichzeitig aber waren sie sich auch bewusst, dass Santos-Dumont möglicherweise als Franko-Brasilianer betrachtet werden könnte, wie ein in *O Paiz* pünktlich zum französischen Nationalfeiertag am 14. Juli 1901 veröffentlichtes Gedicht verdeutlicht, das sich auf ‚Santos‘ als den brasilianischen und ‚Dumont‘ als den französischen Bestandteil seines Namens bezieht: ‚Mas o inventor altaneiro /

⁴¹⁷ Vgl. dazu WYKEHAM: Santos-Dumont, S. 227 (ohne spezifische Quellenbelege). Für ein angeblich kursierendes Gerücht über Santos-Dumonts Naturalisierung als Franzose vgl. ferner VILLARES: Santos-Dumont, S. 27.

⁴¹⁸ So mokiert sich der Auslandskorrespondent der brasilianischen Zeitung *Correio da Manhã* in seiner Kolumne über eine Ankündigung in der französischen Zeitung *Le Journal*, die Santos-Dumonts Teilnahme an einem Ballonwettbewerb unter der Nationalität / dem Herkunftsland ‚Amerique‘ (dt. ‚Amerika‘) anführt. Weder handele es sich dabei jedoch um eine Nation, noch verweise diese auf Brasilien als tatsächliches Herkunftsland Santos-Dumonts. Vgl. Beltrão do Figueiredo: ‚Carta de Paris‘, in: *Correio da Manhã*, 25.10.1906, S. 1.

⁴¹⁹ Von der allorts vorherrschenden Einordnung Santos-Dumonts als ‚vago sul-americano‘ (und nicht Brasilianer) spricht FREYRE: *Universalidade de Santos-Dumont*, S. 55 (ohne spezifische Quellenbelege).

⁴²⁰ Das Zitat entstammt der Sekundärliteratur. Lins de Barros zitiert die Londoner Zeitung *Morning Post*, die Santos-Dumont als ‚herói francês com olhar britânico‘ beschrieben haben soll, gibt aber in den Anmerkungen (wohl versehentlich?) keine genaueren Daten zum Artikel an, vgl. BARROS / SOUZA: Santos-Dumont, S. 243. Im Anschluss schreibt Lins de Barros, dass englische Editoren auf die ‚Essenz‘ (im port. Original: ‚essência‘) seiner britischen Tugenden hinwiesen, während seine französische Abstammung als bloße Oberflächenerscheinung gedeutet wurde (vgl. ebd., hier ebenfalls ohne spezifische Quellenbelege).

⁴²¹ Zur variierenden Einordnung Santos-Dumonts als Franzose und Brasilianer vgl. ferner BARROS / SOUZA: Santos-Dumont, S. 245. Offensichtlich wurde seine Identität meist im Zeichen des ‚Anderen‘ gedeutet. So erschien er in Nordamerika als typischer Franzose (vgl. ebd., S. 248), in Frankreich wiederum vornehmlich als Brasilianer oder Amerikaner (vgl. ebd., S. 254).

⁴²² Im Original: ‚illustre filho do Brasil‘, vgl. ‚O balão dirigível Santos Dumont‘, in: *Ilustração Brasileira*, 01.10.1901, S. 51-54, hier S. 51.

Considerarão, tal vez / Como Santos, brasileiro, / E como Dumont, francez“⁴²³. Vor diesem Hintergrund schien es umso bedeutsamer, die brasilianische Herkunft dieses Akteurs zu zementieren, die angeblich in Paris weniger eindeutig erschien:

„A origem franceza de seu avô paterno, tem servido de fundamento a uma irrisoria pretensão dos parisienses que querem dotar a sua patria com a honra de pertencer-lhe o inventor da direcção dos balões. Lisongeiam-o a seu modo, attribuindo-lhe feito parisiense e negando-lhe semelhança com esse falso typo brasileiro que alguns auctores theatraes [...] têm divulgado nos mal-afamados palcos [...]“⁴²⁴

Santos-Dumonts französische Vorfahren sowie sein als typisch für Paris gedeuteter Lebensstil (noch dazu in Abgrenzung zu dem auf Pariser Bühnen imaginierten „brasilianischen Typus“) gefährdeten also die Anerkennung seiner Brasilianität von Seiten Frankreichs – und davon ausgehend vielleicht auch in der Welt. Damit schwand zugleich die Hoffnung Brasiliens, sich mit Santos-Dumonts bisherigen und für die Zukunft erwarteten Heldentaten rühmen zu können. In beißendem Ton und mit schlagkräftigen Argumenten führte der Autor daher die Absurdität dieser blutsgebundenen Auffassung von Nation vor Augen. Gemäß dieser seien alle Bewohner der ‚Neuen Welt‘ (er klammerte offensichtlich die indigene Bevölkerung Lateinamerikas aus) „Fremde in ihrer Heimat“ und zudem habe Frankreich keinen Anspruch auf die Verehrung vieler Helden wie Napoleon, den Sieger der Schlacht von Austerlitz, stamme dieser doch von italienischen Eltern ab.⁴²⁵

Doch der Verfasser stellte nicht nur die Grundlage der französischen Argumentation in Frage (von der im Übrigen nicht nachgewiesen ist, ob sie tatsächlich in dieser Form angebracht wurde), sondern lieferte zudem vermeintliche genealogische Beweise für Santos-Dumonts Brasilianität:

„Os globulos de sangue francez que giraram nas veias de Santos Dumont, não fecundaram o espirito inventivo nem aqueceram a serena audacia do valente aeronauta. A sua tentativa é *hereditariamente* brasileira; descende, em linha recta, do espirito de aventura da raça lusitana, da sede de desconhecido e de heroísmo que levou os nossos antepassados a explorar terras e mares *nunca dantes navegados* – é o ultimo élo da

⁴²³ Gavroche: „Santos Dumont“, in: O Paiz, 14.07.1901, S. 1.

⁴²⁴ „O balão dirigível Santos Dumont“, in: Ilustração Brasileira, 01.10.1901, S. 51-54, hier S. 52.

⁴²⁵ Im Original: „estrangeiros na sua patria“, vgl. „O balão dirigível Santos Dumont“, in: Ilustração Brasileira, 01.10.1901, S. 51-54, hier S. 53.

gloriosa cadeia de oiro [sic] que rodeou o mundo inteiro em alguns seculos de immorredoura historia!⁴²⁶

Die Bedeutung des „französischen Blutes“ in Santos-Dumonts „Venen“ zurückweisend berief sich der Autor auf den sich in den Flugversuchen kristallisierenden „Erfindergeist“ und „Wagemut“ als „erbbedingt brasilianische“ Eigenschaften, die von der Abenteuerlust und dem Heldenmut der „lusitanischen Rasse“ abstammten und sich damit aus der historisch gewachsenen Verbundenheit mit Portugal ergaben.⁴²⁷ Eine Kontinuitätslinie ausgehend von den schon im portugiesische Nationalepos *Os Lusíadas* vom portugiesischen Dichter Camões besungenen Seefahrern, die sich einst auf „auf den Meeren, nie zuvor befahren“⁴²⁸ („por mares nunca d['] antes navegados“⁴²⁹) voller Heldenmut und Entdeckerdurst aufmachten, bis hin zu Santos-Dumont als dem „letzten Glied“ dieser „unvergänglichen Geschichte“, machte diesen zum eindeutig „lusitanischen“ Pionier in Abgrenzung zu angeblichen (oder auch tatsächlichen) französischen Versuchen der Vereinnahmung.⁴³⁰ Weniger sein Blut als vielmehr das in ihm wieder auflebende geschichtlich-kulturelle Erbe, das er sogar bisweilen selbst mit

⁴²⁶ Kursiv im Original, vgl. „O balão dirigível Santos Dumont“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.10.1901, S. 51-54, hier S. 53.

⁴²⁷ Anders als die Vorstellung der ‚*raça latina*‘ (siehe dazu Fußnote 319) ist das Konzept einer ‚lusitanischen Rasse‘ bisher in der Literatur nicht eingehend untersucht. Zur Aufwertung der ‚iberischen Rassen‘ und des kolonialen Erbes und die Neubelebung des ‚lusitanismo‘ im Zuge der Weltausstellungen vgl. SCHUSTER: *História, nação e raça*, S. 9. Zum verstärkt aufkommenden Diskurs der ‚Lusitanisierung‘ ab den 1920ern vgl. Maria Bernadete Ramos FLORES: *Tecnologia e estética do racismo. ciência e arte na política da beleza*, Chapecó, SC 2007, S. 303-346. Zur Evokation der ‚lusitanischen Rasse‘ in der Poesie portugiesischer Emigranten in Brasilien in den 1920ern vgl. zudem Artur Emilio Alarcon VAZ: *A lírica de imigrantes portugueses no Brasil meridional (1832-1922)*, Tese (Doutorado em Literatura Comparada), Belo Horizonte 2006, S. 160-165 und 185 f.

⁴²⁸ Deutsche Übersetzung nach CAMÕES: *Os Lusíadas - Die Lusiaden*, S. 9.

⁴²⁹ CAMÕES: *Os Lusíadas* (1644), Canto I, Copla 1.

⁴³⁰ In ähnlicher Weise zeichnet Dr. Cesar Bierrenbach Santos-Dumont in seiner Rede anlässlich des Besuches in Campinas als zugehörig zur ‚*raça daquelles que domaram os mares glaucos e sobre ondas escreveram a epopéia dos descobrimentos e da estirpe dos bandeirantes que desvendaram florestas verdes*‘, vgl. „Santos Dumont em Campinas“, in: [Clube Campineiro. Noticiário, Set. 1903], S. 248 ff., hier S. 249. Damit sind die Grundlagen für die diskursive Verknüpfung zwischen brasilianischen Luftfahrtpionieren einerseits und portugiesischen, aber auch brasilianischen Helden der maritimen und territorialen Eroberung anderseits gelegt, die sich in den 1910ern ausbauen und verfestigen sollte und im Kapitel 2 dieser Arbeit im Vordergrund steht.

dieser Zeile beschwor⁴³¹, dienten also als Grundlage der nationalen Verein-
nahrung.

Während Santos-Dumonts Brasilianität zu diesem frühen Zeitpunkt ausführlich
argumentativ verteidigt wurde, sollte mit dem gewonnenen Deutsch-Preis und
seiner Anerkennung als Brasilianer in der Zukunft mehr Gelassenheit einkehren.
Santos-Dumonts Geburtsort in Brasilien erschien zunehmend als ausreichender
Beweis für seine nationale Zugehörigkeit und genügte damit als Grundlage für
den Brasilien zustehenden Ruhm: „para orgulho do Brasil basta o teu
nascimento“⁴³². In einem Artikel, der anlässlich des Heimatbesuches von Santos-
Dumont auf Seite eins der auflagenstarken Zeitung *O Paiz* erschien, beschwor der
bekannte Journalist (und Aeronaut) José do Patrocínio sogar die in Santos-
Dumont gegebene Fusion von französischem und brasilianischem Blut: „Fundiu-
se no seu organismo o sangue brasileiro, que produziu Bartholomeu de Gusmão,
e o sangue francez, que produziu Montgolfier e o sobrehumano Pilatre de
Rozier“⁴³³. Statt als Einschränkung verstand José do Patrocínio die binationale
Abstammung als Kapital. Aus dieser Perspektive erschien Santos-Dumont nicht
nur wie oben beschrieben als ‚Vollender‘ der Erfindung von de Gusmão. Er führte
zugleich das Werk der französischen Heißluftballonpioniere fort, des
Konstruktors Montgolfier und des Aeronauten Pilâtre de Rozier, dem 1783 der
erste bemannte Aufstieg mit einem Montgolfier-Ballon gelungen war. Damit

⁴³¹ So nutzte Santos-Dumont das berühmte Zitat als eine Unterüberschrift in einem Artikel
von 1904, in dem er erwähnt, dass er diese Zeile nach einem seiner ersten Flüge als Motto auf
seine Fahne geschrieben habe, vgl. Alberto Santos-Dumont: „The Sensations and Emotions of
Aerial Navigation. How it feels to navigate the air“, in: *The Pall Mall Magazine*, jan. / abr.
1904, S. 11-22, hier S. 13. Dies wird (für einen Flug im Jahr 1899) bestätigt von HETZEL:
Alegria selvagem, S. 60. Zu einem bei einem Flug in Monaco im Jahr 1902 angebrachten
Wimpel mit den Initialen PMNDN (P[or]M[ares]N[unca]D[antes]N[avegados]) vgl. zudem
BARROS: Santos-Dumont e a invenção do voo, S. 55. Zu beiden vgl. ferner aus Santos-Dumonts
Feder SANTOS DUMONT: Os meus balões, S. 92 und 178.

⁴³² Coelho Neto: „Boas vindas“, in: *Commercio de Campinas*, 18.09.1903, o. S. Die
Bedeutung des Geburtsortes kommt auch im Marsch von Eduardo das Neves zum Ausdruck:
„Por isso o Brasil, tão magestoso, / Do seculo tem a Gloria principal: / Gerou no seu seio o
grande heróe / Que hoje tem um renome universal.“ Vgl. Liedtext wie in Fußnote 382 ange-
geben. Ebenso betont der Redner in *IHGB*, dass die Rechte der Santos-Dumont’schen Erfin-
dung Brasilien als seinem Geburtsort zuständen (im Original: „onde tivestes o berço natalicio“),
vgl. „4a Sessão Extraordinaria em 23 de setembro de 1903“, in: *Revista do IHGB*, 1903, S. 247-
254, hier S. 250. Selbst Freyre beschwört noch in den 1970ern mit Santos-Dumonts Geburt in
Brasilien und seinem Aufwachsen mit den folkloristischen Ballonen des *São João*-Brauches
seine Brasilianität, vgl. FREYRE: *Universalidade de Santos-Dumont*, S. 56.

⁴³³ José do Patrocínio: „Santos Dumont“, in: *O Paiz*, 07.09.1903, S. 1.

bestärkte José do Patrocínio Santos-Dumonts Größe mit zwei Kontinuitätslinien, die traditionellerweise und bisher in Konkurrenz zueinander gestanden hatten.

Santos-Dumonts Brasilianität und damit die Legitimation des nationalen Ruhmes wurden also besonders in der Morgenröte seiner aeronautischen Erfolge in Frage gestellt. Die Auseinandersetzungen führen vor Augen, dass globaler Wirkungskontext und Versuche der nationalen Vereinnahmung zwei Seiten derselben Medaille waren. Entsprechend bestimmten nicht nur seine aeronautische Leistung an sich, sondern auch die (vermeintlichen oder tatsächlichen) Reaktionen der (als ‚zivilisiert‘ und ‚fortschrittlich‘ betrachteten) Welt das nationale Pathos: „O Brasil ufana-se, e com razão, do filho illustre que dotou a sua patria com uma gloria que os mais avançados paizes da Europa lhe invejam cordialmente“⁴³⁴.

Damit sind die zentralen diskursiven Linien beschrieben, mit Hilfe derer Santos-Dumont und die von ihm vollbrachten und preisgekrönten Errungenschaften in der – vielerorts angestrebten – Lenkbarkeit der Ballone nationale Bedeutung erlangten. Brasilianische Zeitgenossen zeichneten Santos-Dumont als nationalen Erfinderhelden in der Nachfolge von Bartolomeu de Gusmão oder gar als Schlusspunkt des von diesem eingeleiteten ‚brasilianischen‘ Zyklus der Ballonfahrt und gleichzeitig als Repräsentationsfigur, die Brasilien einen vorderen Standort in der (‚zivilisierten‘) Welt verschaffen sollte.

Als zentral für die Deutungen erwies sich nicht nur der symbolträchtige Zeitpunkt zu Beginn eines neuen, mit der Idee des (nationalen und kontinentalen) Aufbruchs verbundenen Jahrhunderts, sondern vor allem der Schauplatz seines Wirkens. Paris lieferte einerseits mit dem Eiffelturm als Sinnbild des in-die-Höhen-Strebens und der fortschrittlichen Technologie wirkmächtige Bildmotive und stand andererseits als ‚Hauptstadt der zivilisierten Welt‘ für die ‚universale‘ Anerkennung Santos-Dumonts. Diese leitete sich nicht nur über seine Bekanntheit in der (transatlantischen) Welt ab, sondern auch über die Deutung seines Beitrags zur Lenkbarkeit der Ballone als Verdienst an der Menschheit.

Basierend auf der (zeitweise von außen angefochtenen) Prämisse seiner Brasilianität, die sich hauptsächlich über seinen Geburtsort und über kulturelle Kriterien begründete, übertrug sich das Ansehen Santos-Dumonts in Europa oder gar der Welt zugleich auf Brasilien, das angesichts der wissenschaftlichen oder auch erfinderischen Leistungen seines ‚Sohnes‘ als ‚zivilisierte‘ Nation einen

⁴³⁴ „O balão dirigível Santos Dumont“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.10.1901, S. 51-54, hier S. 54.

bedeutenden Platz in der Welt(geschichte) einzunehmen bestrebt war. Dabei wurde Brasilien als eine von Europa beachtete und anerkannte Nation und zugleich als würdiger Vertreter der ‚Neuen Welt‘ imaginiert. Auch wenn Santos-Dumonts franko-brasilianische Abstammung und sein kosmopolitischer Lebensstil zeitweise für Verwirrung bei der Anerkennung seiner Brasilianität von außen sorgten, so bot das transnationale Wirken Santos-Dumonts in der Weltstadt Paris insgesamt vor allem eine geeignete Projektionsfläche, um die Vorstellungen vom Eintritt Brasiliens in die ‚zivilisierte‘ Welt wirkmächtig zu repräsentieren.

Somit war im Jahr 1901 der Grundstein für die Vereinnahmung Santos-Dumonts als nationaler Erfinderheld gelegt. Es folgten nicht nur weitere Schlüsselmomente der Heroisierung, etwa sein Heimatbesuch im Jahr 1903 (Kap. 1.4), sondern auch eine Reihe an weiteren Errungenschaften im Bereich des Flugzeugfluges samt entsprechender brasilianischer Antworten darauf (Kap. 1.5). Doch – wie der nächste Abschnitt am Beispiel des tödlichen Absturzes von Augusto Severo zeigt (Kap. 1.3) –, sollten nicht nur Erfolge, sondern auch Rückschläge brasilianischer Erfinderfiguren zur Vorstellung einer sich für universale Belange einsetzenden Erfindernation beitragen.

1.3 AUGUSTO SEVERO ALS MÄRTYRER FÜR NATION UND WELT (1902)

Wie gegenwärtig unter brasilianischen Luftfahrtpionieren das Gedenken an den brasilianischen Initiator der Ballonfahrt war, verdeutlicht sich am Namen, den Augusto Severo seinem ersten Luftschiff gab: *Bartolomeu de Gusmão*. Wird wiederum an den Erfinder Augusto Severo, in Langform Augusto Severo de Albuquerque Maranhão (1864-1902), erinnert, so erscheint dieser selten mit diesem 1894 erstmalig in Rio de Janeiro getesteten lenkbaren Ballon, sondern meist in Verbindung mit seinem zweiten Luftschiff *Pax*, das ihm am 12.05.1902 in Paris durch eine Explosion und den darauf folgenden Absturz zum Verhängnis wurde und schließlich seinen frühen und unerwarteten Tod herbeiführte.

Severo war nicht nur Luftschiffer, sondern auch eine Person des öffentlichen Lebens, die nicht erst mit ihren Luftfahrtaktivitäten – oder gar mit deren tragischem Ende – in Brasilien Bekanntheit erlangte. Genauso wie zwei seiner Brüder war er als passionierter Kämpfer für die Abschaffung der Sklaverei und für republikanische Ideale, ab 1893 dann auch als Abgeordneter für den Bundesstaat

Rio Grande do Norte in der *Câmara dos Deputados* in Rio de Janeiro eng in das politische Geschehen der jungen Republik eingebunden.⁴³⁵

Wie die eingangs präsentierten Briefmarkenserien dokumentieren, gingen Augusto Severo und seine *Pax* in die nationale Luftfahrt-Gedenkkultur ein. Zunächst scheint es widersprüchlich, dass ein Flieger und Konstrukteur, dessen Erfindung sich letztlich nicht unter Beweis stellen kann – und dessen vorheriges Projekt auch nicht unbedingt vom Erfolg gekrönt war⁴³⁶ –, den Platz eines nationalen Luftfahrthelden einnimmt. Betrachtet man seine Geschichte jedoch unter der Linse des Märtyrernarrativs, das unmittelbar nach seinem Tod Verbreitung fand und bis zum heutigen Tag in Brasilien zirkuliert, so verdeutlicht sich, dass er nicht trotz seines Unfalls, sondern vielmehr – wie ein „durch das Leid heroisch geädelt[er]“ tragischer Held – gerade „wegen der Größe [seines] Untergangs eine Gebärde des Sieges und der Größe behält“⁴³⁷.

Dieses Teilkapitel basiert auf der Annahme, dass sich im Diskurs von Augusto Severo als Märtyrer die zu Beginn des 20. Jahrhunderts vorherrschenden brasilianischen Blicke auf die Welt und die eigene Positionierung innerhalb dieser spiegeln. Konkret gilt es zu analysieren, inwiefern sich Severos Person, sein Leben und vor allem sein Sterben als Nährboden für eine wirkmächtige Heldenkonstruktion eigneten, die die Denkfigur von Brasilien als einer Erfindernation fortzuführen und um weitere Aspekte zu ergänzen vermochte. Um die zeitgenössischen Narrative einordnen zu können, folgen zunächst einige grundlegende Gedanken zum Begriff und der Denkfigur des Märtyrers und eine Einschätzung zu deren Berücksichtigung in der Forschungsliteratur zu Augusto Severo, bevor daran anschließend die mediale Vermittlung seines Sterbens in Brasilien und die daran ablesbaren Selbstverortungsentwürfe der Nation analysiert werden.

⁴³⁵ Vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 199. Einer seiner Brüder, Pedro Velho de Albuquerque Maranhão, machte sich einen Namen als Lokalpolitiker in Rio Grande do Norte, ein weiterer, Alberto Maranhão, war Gouverneur von Rio Grande do Norte.

⁴³⁶ Sein erstes Luftschiff *Bartolomeu de Gusmão* galt zwar als viel versprechend, der entscheidende Stabilitätstestlauf in Rio de Janeiro scheiterte jedoch am eingesetzten Material. Vgl. dazu INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 210.

⁴³⁷ Franz DORNSEIFF: Der Märtyrer: Name und Bewertung, in: *Archiv für Religionswissenschaft* Bd. 22 (1923/24), S. 133-153, hier S. 146, zitiert nach: Sigrid WEIGEL: *Schauplätze, Figuren, Umformungen. Zu Kontinuitäten und Unterscheidungen von Märtyrerkulturen*, in: Sigrid Weigel (Hg.): *Märtyrer-Porträts. Von Opfertod, Blutzeugen und heiligen Kriegerern*, München 2007, S. 11-38, hier S. 25.

Zur Denkfigur des Märtyrers

Nicht nur die Figur des Helden und die Heldenverehrung, sondern auch das Phänomen des Martyriums als „Ideal des Selbstopfers im Sinne der Hingabe für ein höheres Anliegen“⁴³⁸ können – *avant la lettre* – als epochen- und kulturübergreifende Denkmuster betrachtet werden.⁴³⁹ Die sakrale Umdeutung des ehemals rechtlichen Begriffs ‚mártys‘ (griechisch für ‚Zeuge‘ im Prozess) verweist auf den Ursprung des christlichen Märtyrers in seiner Rolle als (Blut-) Zeuge der Passion Christi und deren Deutung als ‚Opfer für‘.⁴⁴⁰ Die historische Entwicklung christlicher Martyriumsvorstellungen ist von Kontinuitäten und Zäsuren geprägt, kann jedoch auf zwei Haupttypen kondensiert werden, die auch in der Interpretation von Severos Sterben wirkmächtig werden: Einerseits der frühchristliche Märtyrer, der im Sinne einer *imitatio Christi* infolge seines standhaften Glaubensbekenntnisses duldsam den Tod erlitt; andererseits der hochmittelalterliche *mil(it)es Christi*, der als Gotteskrieger im Kreuzzug seinen Tod fand.⁴⁴¹

Spätestens im 19. Jahrhundert mit der Entwicklung des Nationalismus zur „Ersatzreligion“⁴⁴² tauchte in Europa – und mit dem globalen Siegeszug von

⁴³⁸ Gordon BLENNEMANN / Klaus HERBERS: Das Martyrium als Denkfigur: Brüche und Entwicklungslinien in christlicher Perspektive, in: Gordon Blennemann / Klaus Herbers (Hg.): *Vom Blutzeugen zum Glaubenszeugen? Formen und Vorstellungen des christlichen Martyriums im Wandel*, Stuttgart 2014, S. 7-20, hier S. 7.

⁴³⁹ Als „Urszene des Martyriums“ kann der ‚Noble Death‘ / das ‚ehrenvolle Sterben‘ des antiken Heros gelten, vgl. Silvia HORSCH / Martin TREML: Einleitung, in: Silvia Horsch / Martin Treml (Hg.): *Grenzgänger der Religionskulturen. Kulturwissenschaftliche Beiträge zu Gegenwart und Geschichte der Märtyrer*, München 2011, S. 7-21, hier S. 16; Andreas KRAß / Thomas FRANK: Sündenbock und Opferlamm – der Märtyrer in kulturwissenschaftlicher Sicht, in: Andreas Kraß / Thomas Frank (Hg.): *Tinte und Blut. Politik, Erotik und Poetik des Martyriums*, Frankfurt am Main 2008, S. 7-21, hier S. 17; WEIGEL: Schauplätze, Figuren, Umformungen, S. 23 f. Zur Denkfigur des Martyriums vgl. BLENNEMANN / HERBERS: Martyrium als Denkfigur, S. 7. Zur Figur des Helden und für einen geistesgeschichtlichen Abriss des Heldenbegriffes und -diskurses vgl. ferner Stefan ZWICKER: *Nationale Märtyrer: Albert Leo Schlageter und Julius Fucik. Heldenkult, Propaganda und Erinnerungskultur*, Paderborn 2006, S. 13, 21 f., 249-255 und 261.

⁴⁴⁰ Vgl. WEIGEL: Schauplätze, Figuren, Umformungen, S. 12 und 22.

⁴⁴¹ Zu Formen und Vorstellungen des christlichen Martyriums im Wandel vgl. den Sammelband Gordon BLENNEMANN / Klaus HERBERS (Hg.): *Vom Blutzeugen zum Glaubenszeugen? Formen und Vorstellungen des christlichen Martyriums im Wandel*, Stuttgart 2014 und insbesondere den einführenden Artikel BLENNEMANN / HERBERS: Martyrium als Denkfigur, hier vor allem S. 11. Vgl. ferner WEIGEL: Schauplätze, Figuren, Umformungen, S. 12.

⁴⁴² Zu der sich vorwiegend auf die massenwirksame Bindekraft und die Ebene der Inszenierung stützenden Beschreibung von Nationalismus als „politischer Religion“ oder auch

Nationalismus und Nationalstaat dann auch in anderen Teilen der Welt⁴⁴³ – sein säkulares Pendant auf: Der ‚nationale Märtyrer‘, der sich zur Nation bekennt, sich ‚für‘ diese ‚opfert‘ und damit eine wichtige Rolle in den nationalen Gründungsmythen einnimmt.⁴⁴⁴ Doch wie Langewiesche unter Heranziehung der von Bayly verfassten Globalgeschichte des 19. Jahrhunderts zurecht bemerkt, wurden die Konzepte von Nation, Nationalismus und Nationalstaat in anderen Teilen der Welt nicht einfach kopiert, sondern wiesen vielfache Erscheinungsformen auf.⁴⁴⁵ Gleiches dürfte für die Figur des ‚nationalen Märtyrers‘ gelten. Inwiefern sich Severo als Spielart des ‚nationalen Märtyrers‘ deuten lässt und diese Variante auf vorherrschende Konzepte der Nation im Brasilien des beginnenden 20. Jahrhunderts verweist, bleibt zu klären.

Wenn die Nation eine soziale Konstruktion ist, wie es die derzeitige Nationsforschung vorschlägt, gilt dies dann auch für den ‚nationalen Märtyrer‘ oder gar für jegliche Märtyrerfigur? Als Verdienst der im Rahmen des DFG-Projektes „Figurationen des Märtyrers in nahöstlicher und europäischer Literatur“ am Zentrum für Literatur- und Kulturforschung Berlin entstandenen kulturwissenschaftlichen Arbeiten⁴⁴⁶, aber auch der Werke von Aleida Assmann, hat sich in der

„Säkularreligion“ vgl. Hans-Ulrich WEHLER: *Nationalismus. Geschichte, Formen, Folgen*, München 2001, S. 27-35. Für eine Zusammenfassung der an dieser These geäußerten Kritik vgl. Rolf-Ulrich KUNZE: *Nation und Nationalismus*, Darmstadt 2005, S. 55-61. Als „Ersatzreligion“ bezeichnet unter anderem in Christian JANSEN / Henning BORGGRAFE: *Nation - Nationalität - Nationalismus*, Frankfurt am Main / New York 2007, S. 37.

⁴⁴³ Für unterschiedliche Konzeptionen zum Ursprung und zur globalen Verbreitung von Nationalismus und Nationalstaaten vgl. KUNZE: *Nation und Nationalismus*, S. 41; LANGEWIESCHE: *Nation, Nationalismus, Nationalstaat*, S. 31; ANDERSON: *Erfindung der Nation*, S. 55-71; Jürgen OSTERHAMMEL: *Der europäische Nationalstaat des 20. Jahrhunderts. Eine globalhistorische Annäherung*, in: Jürgen Osterhammel (Hg.): *Geschichtswissenschaft jenseits des Nationalstaats. Studien zu Beziehungsgeschichte und Zivilisationsvergleich*, Göttingen 2001, S. 322-341, insbesondere S. 329 f.

⁴⁴⁴ Vorwiegend in der Figur des gefallenen Soldaten als heroisches ‚Opfer für das Vaterland‘, vgl. ZWICKER: *Nationale Märtyrer*, S. 22 und 250 sowie Sabine STACH: *Märtyrer – Opfer – Helden? Selbstverbrennungen im Ostblock*, in: *helden. heroes. héros* H. 1.1 (2013), S. 40-52, hier S. 41. Zum ‚Sterben für‘ die Nation vgl. ferner ANDERSON: *Erfindung der Nation*, S. 17.

⁴⁴⁵ Vgl. Dieter LANGEWIESCHE: *Nationalismus – ein generalisierender Vergleich*, in: Gunilla Budde / Sebastian Conrad / Oliver Janz (Hg.): *Transnationale Geschichte. Themen, Tendenzen und Theorien*, Göttingen 2006, S. 175-189, hier S. 179; C. A. BAYLY: *The Birth of the Modern World, 1780-1914. Global Connections and Comparisons*, Malden, Mass. 2004; vgl. ferner ANDERSON: *Erfindung der Nation*, S. 14 f.

⁴⁴⁶ Insbesondere seien hier die hervorragenden Sammelbände Sigrid WEIGEL (Hg.): *Märtyrer-Porträts. Von Opfertod, Blutzeugen und heiligen Kriegern*, München 2007 und Silvia

Forschung neben der kulturellen Praxis des „Märtyrer-Akteurs“, der sich selbst als solcher bezeichnet, versteht und verhält, indem er gewollt und bewusst für etwas in den Tod geht, vor allem für Neuzeit und Moderne auch das Konzept des „kulturellen Deutungsmusters“⁴⁴⁷ herauskristallisiert: Märtyrer ist man nicht per se, sondern zum Märtyrer wird man ‚gemacht‘ durch historiografische, poetische, visuelle Darstellungen, Gedenken und Repräsentationsformen, die nachträglich den gewaltsamen, ‚sinn-losen‘ Tod und das Opfer umdeuten, mit Sinn belehnen und so in das Gedächtnis integrieren.⁴⁴⁸ Während aus einer ‚essentialistischen‘ Position heraus also die rituelle Verehrung des Märtyrers als „gebührende Antwort“ auf sein Leiden verstanden wird, offenbart sich aus einer ‚konstruktivistischen‘ Perspektive der Märtyrerstatus gerade als Effekt und Ergebnis jener posthumen Erinnerung.⁴⁴⁹

Diese postmortalen Konstruktionen und der diskursive Charakter der Märtyrerfiguration⁴⁵⁰ bleiben jedoch sowohl in der älteren wie auch in der jüngeren Forschung über Augusto Severo weitgehend unberücksichtigt. Vielmehr erscheint Severos Märtyrerdasein als essentialistische Tatsache⁴⁵¹, als schicksalhafte

HORSCH / Martin TREML (Hg.): *Grenzgänger der Religionskulturen. Kulturwissenschaftliche Beiträge zu Gegenwart und Geschichte der Märtyrer*, München 2011 genannt. Aus einer solchen ‚konstruktivistischen‘ Position heraus sprechen auch die Beiträge in Andreas KRAB / Thomas FRANK (Hg.): *Tinte und Blut. Politik, Erotik und Poetik des Martyriums*, Frankfurt am Main 2008.

⁴⁴⁷ Begriffe nach WEIGEL: Schauplätze, Figuren, Umformungen, S. 15.

⁴⁴⁸ Vgl. WEIGEL: Schauplätze, Figuren, Umformungen, S. 15 und HORSCH / TREML: Einleitung, S. 9 f. Vgl. ferner ASSMANN: Der lange Schatten der Vergangenheit, S. 87 f. und Aleida ASSMANN: Vier Grundtypen von Zeugenschaft, in: Ulrike Petzold (Hg.): *Zeugen und Zeugnisse. Bildungsprojekte zur NS-Zwangsarbeit mit Jugendlichen*, Berlin 2008, S. 12-26, hier S. 15.

⁴⁴⁹ Vgl. KRAB / FRANK: Sündenbock und Opferlamm, S. 8.

⁴⁵⁰ Der methodische Begriff der Figuration schließt nach Horsch „konkrete – historische, mythische oder fiktive – Gestalten mit ein, in denen sich spezifische Bedeutungen des Märtyrers und kulturelle Praktiken, Rhetoriken und Repräsentationsformen verkörpern oder versinnbildlichen, die zur Ausformung distinkter Märtyrervorstellungen beitragen.“ (kursiv im Original), vgl. HORSCH / TREML: Einleitung, S. 9.

⁴⁵¹ Lins de Barros benennt Severo schon in der Überschrift von Kapitel 11 als Märtyrer („Augusto Severo, Mártir; Santos Dumont, Herói“) und beschreibt ihn sodann als einen der viel beweihten Märtyrer der Luftschiffahrt, ohne allerdings diese Zuschreibung aufzubrechen, vgl. BARROS: Desafio de voar, S. 12; 135 und 173. Ebenso schließt Rodrigo Moura Visoni, Mitarbeiter des *INCAER* und Verfasser einiger – wenn auch kritisch zu betrachtender – Bücher und Artikel zur Luftfahrtgeschichte, seinen Artikel über den Wettlauf zwischen Santos-Dumont und Severo mit der folgenden nicht weiter erörterten und damit etwas zusammenhangslos

Fügung oder gar Mission, wie es exemplarisch Werlangs Worte verdeutlichen: „Das Schicksal hatte ihn als Märtyrer der Luftfahrt-Wissenschaft ausersehen“⁴⁵². In kulturgeschichtlichen Überblicksdarstellungen zu Katastrophen und Unfällen in der Luftfahrt oder zu Piloten als nationalen Heldenfiguren, wie sie Van Riper und Rieger vorgelegt haben, spielt die Figur des Märtyrers wiederum nur eine marginale Rolle.⁴⁵³ Dabei erweist sich die Analyse der Märtyrerkonstruktion hinsichtlich kulturhistorischer Fragestellungen als ergiebig. Im Folgenden wird daher zunächst untersucht, von welchen Akteuren Augusto Severo mittels welcher Verfahren und mit welcher Wirkung zur Märtyrerfigur erhoben wurde. Welche diskursiven und ikonografischen Elemente machten die Märtyrerkonstruktion aus, und inwiefern fand dabei ein Rückgriff auf religiöse oder säkulare Märtyrerfigurationen statt? Im zweiten Schritt wird geklärt, wofür Severo gemäß der Deutung seiner brasilianischen Zeitgenossen gestorben ist, welche Botschaften der Märtyrererzählung inhärent sind und auf welchen Ebenen sie insofern sinn- und einheitsstiftend wirkte. Inwiefern verband sich das Märtyrernarrativ mit regionalen, nationalen, kontinentalen oder gar auf die Ebene der Welt abzielenden Deutungszugriffen und welche Gemeinschaft konnte infolgedessen damit konstituiert oder gestärkt werden?

wirkenden Aussage zu Severos Märtyrer-Dasein: „Pioneiro mundial dos dirigíveis semirrígidos, Severo também foi o primeiro mártir da aeronáutica brasileira“, vgl. Rodrigo Moura VISONI: O último voo de Augusto Severo, in: *História Viva* H. 125 (2014), o. S. In einem anderen Artikel desselben Autors erscheint der Märtyrerstatus als logische Konsequenz des Unfalltodes (und nicht etwa der Deutung seines Sterbens durch die Zeitgenossen), vgl. Rodrigo Moura VISONI: Como Augusto Severo eliminou a tangagem, in: *Revista Brasileira de Ensino de Física [online]* Bd. 35 / H. 1 (2013), S. 1-8, hier S. 7. Auch für den Severo-Biografen Fernandes ist Severo ein „Märtyrer der Luftfahrt“ (im Original: „nosso glorioso patricio, mártir da aviação“, „primeiro mártir brasileiro da aeronáutica“, „primeiro mártir da aeronáutica brasileira“ oder auch „o primeiro brasileiro a morrer pela aeronáutica, foi um mártir da ciência“), vgl. FERNANDES: Pioneiro esquecido, alle ohne Seitenzahlen. Die *História Geral da Aeronáutica Brasileira* verzichtet zwar auf die Zuschreibung „Märtyrer“ für Augusto Severo, hält aber wohl fest, dass dieser sich für sein Ideal „geopfert“ habe (im Original: „imolou-se por um ideal“), vgl. INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 228; vgl. zudem ähnliche Aussage ebd., S. 224. Damit bewegt sich dieses Buch im selben essentialistischen Fahrwasser wie die oben zitierten, vgl. ebd., S. 197-231.

⁴⁵² Im Original: „reservá-la-Ihe a Providência o destino de mártir da Ciência aeronáutica“, vgl. WERLANG: Três pioneiros do ar, S. 48.

⁴⁵³ Vgl. VAN RIPER: Imagining Flight, S. 33-60 und 109-130; RIEGER: Technology, S. 116-157. Nach Rieger versah ein Opferdiskurs das Sterben von Piloten mit Bedeutung und verweist auf das dialektische Verständnis des technischen Fortschritts, vgl. dazu ebd., S. 130-134. Die Märtyrerfiguration ist darüber hinaus aber nicht expliziter Untersuchungsgegenstand.

Vom ‚Opfer‘ zum ‚Märtyrer‘: der Bericht über Severos Sterben

Widmen wir uns also zunächst dem entscheidenden Tag, von dem die Märtyrerinszenierung ihren Ausgang nahm. Severos Demonstrationsflug am 12.05.1902 spielte sich vor zahlreichen Zuschauern ab, die als Familienmitglieder, geladene Freunde und Bekannte des Luftschiffers, als Mitglieder des französischen *Aéro-Club* und interessierte *sportsmen*⁴⁵⁴ den Flug – und damit auch den Unfall – mit dem Auto buchstäblich verfolgten.⁴⁵⁵ Darüber hinaus eilten nach der Katastrophe so viele Schaulustige aus der Umgebung herbei, dass die Polizei eingreifen musste, um die Menschenmassen unter Kontrolle zu halten.⁴⁵⁶

Dorit Müller bewertet das unmittelbare und in Echtzeit erlebbare „tragische Schauspiel“ als wichtigen Faktor für die „medienwirksame Heldenverehrung“ im Bereich der Aviatik:

„So ist der Pilot – anders als der Eisenbahnreisende – für eine Märtyrerinszenierung prädestiniert, weil sein Sterben Teil einer publikumswirksamen Aufführung ist. Ohne die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit und den Nimbus des Sensationellen hätten die Flugversuche kaum massenmediale und künstlerische Bearbeitungen hervorgebracht, die in ihrer Heldendarstellung das Moment der Selbstopferung betonen.“⁴⁵⁷

Dank des Telegrafen, der ab 1874 in den wichtigsten Zeitungen Rio de Janeiros und später auch in denjenigen anderer Städte implementiert wurde, um Nachrichten aus aller Welt mit geringer Zeitverzögerung veröffentlichen zu können, konnte dieses „Schauspiel“ auch in Brasilien so gut wie in Echtzeit verfolgt werden und – quasi in zweiter Instanz, nämlich als mediale Sensation – öffentliche Aufmerksamkeit erregen.⁴⁵⁸ Die Wirkmacht und der sensationelle

⁴⁵⁴ Im Original: „sportmen [sic]“, vgl. „Augusto Severo. O desastre do balão Pax“, in: *Jornal do Brasil*, 03.06.1902, S. 1 f. Zum Begriff des *sportsman* vgl. Fußnote 5.

⁴⁵⁵ Vgl. „Telegrammas. Londres. 12 de maio“ [1902] und „Augusto Severo. O desastre do balão Pax“, in: *Jornal do Brasil*, 03.06.1902, S. 1 f.

⁴⁵⁶ Vgl. „Telegrammas. Pariz. 13 de maio“ [1902].

⁴⁵⁷ Dorit MÜLLER: Der Opfertod des Aviatikers – Himmelsstürmer und Heros der Technik, in: Weigel (Hg.): *Märtyrer-Porträts*, S. 261-264, hier S. 262.

⁴⁵⁸ Zum Telegrafen in der brasilianischen Presse siehe Fußnote 83. Der Unfall spielte sich am 12. Mai kurz vor sechs Uhr morgens ab. Gegen 8 Uhr veröffentlichte die französische Zeitung *Eclair* in der Sparte für kurzfristige Nachrichten eine Zusammenfassung des Geschehens, vgl. „Augusto Severo. O desastre do balão Pax“, in: *Jornal do Brasil*, 03.06.1902, S. 1 f. Am selben Tag gegen 7 Uhr morgens erreichte das erste Telegramm mit der Nachricht vom explodierten Ballon Brasilien und wurde als *boletim* (Mitteilungsblatt) vom *Jornal do Brasil* veröffentlicht, vgl. „Uma catastrophe. Mortes“, in: *Gazeta de Noticias*, 13.05.1902, S. 1 und

Charakter der Berichterstattung lassen sich anhand der Überschriften und Artikelzusammenfassungen in den großen Zeitungen errahnen: Die Schlagzeile „Uma catastrophe. Mortes“⁴⁵⁹ (dt. „Ein Unglück. Todesfälle“) aus der *Gazeta de Noticias* wirkt dabei noch recht harmlos gegenüber der kaum zu enden scheinenden Aneinanderreihung von dramatischen Meldungen in einer Artikelzusammenfassung aus dem *Jornal do Brasil*: „Augusto Severo. A conquista do ar – O balão ‚Pax‘ – Grande catastrophe – Explosão [–] Um facto horrível – Augusto Severo morto! [...]“⁴⁶⁰ (dt.: „Augusto Severo. Die Eroberung der Lüfte – Der Ballon ‚Pax‘ – große Katastrophe – Explosion [–] eine schreckliche Tatsache – Augusto Severo tot! [...]). Die nahezu unmittelbare mediale Vermittlung der sensationellen Schreckensnachrichten über den Telegrafen und die damit geweckte Aufmerksamkeit der brasilianischen Öffentlichkeit bildeten also eine wichtige Grundvoraussetzung, um das Sterben eines Brasilianers in Paris wirksam als Märtyrertod inszenieren zu können.

Wie sah die mediale Vermittlung seines Sterbens aus? Liest man eine der ersten Zeugnisse über seinen Tod, nämlich die kurz nach dem Unfall in einer brasilianischen Zeitung veröffentlichten Telegramme aus Paris und London⁴⁶¹ –

„Augusto Severo“, in: *Jornal do Brasil*, 13.05.1902, S. 1. Die Telegramme lieferten viele Details, gleichzeitig wurde die ihnen inhärente „brutale Einsilbigkeit“ (im Original: „linguagem brutalmente laconica“) als Einschränkung betrachtet, vgl. „Augusto Severo. O desastre do balão Pax“, in: *Jornal do Brasil*, 03.06.1902, S. 1 f. und „A Augusto Severo. Homenagem do Tagarela“, in: *Tagarela*, 17.05.1902, S. 8. Natürlich stieß die unmittelbare Berichterstattung an ihre Grenzen. Von den in Paris ansässigen Auslandskorrespondenten verfasste Texte, die den üblichen Umfang eines Telegramms überschritten, erschienen oft erst Wochen nach ihrer Fertigstellung in den brasilianischen Zeitungen, so beispielsweise „Augusto Severo. O desastre do balão Pax“, in: *Jornal do Brasil*, 03.06.1902, S. 1 f. (datiert auf „Paris, 12 de maio“). Gleiches gilt für die in Paris bzw. Bordeaux produzierte und gedruckte Zeitschrift *Ilustração Brasileira*, wie im weiteren Verlauf der Untersuchung noch deutlich wird (vgl. dazu Fußnote 524).

⁴⁵⁹ „Uma catastrophe. Mortes“, in: *Gazeta de Noticias*, 13.05.1902, S. 1.

⁴⁶⁰ „Augusto Severo“, in: *Jornal do Brasil*, 13.05.1902, S. 1.

⁴⁶¹ Die Telegramme sind Teil eines eingerahmten Zeitungsausschnittes aus der Sammlung der *Fundação Santos Dumont*. Leider fehlt eine genaue Quellenangabe. Auf der Basis visueller Vergleiche mit den entsprechenden Ausgaben der Zeitungen auf der Datenbank der *Biblioteca Nacional* (<http://memoria.bn.br>) und des *O Estado de S. Paulo* (<http://acervo.estadao.com.br/>, beide zuletzt aufgerufen am 20.06.2018) konnten die kleineren Blätter *O Pharol*, *O Dia* und *O Seculo*, *Cidade do Rio*, *O Apostolo* sowie die großen Zeitungen der Hauptstadt *Jornal do Brasil*, *O Paiz*, *Gazeta de Noticias*, *A Noticia*, *A Imprensa*, *Gazeta da Tarde* und *Correio da Manhã* als Quellen ausgeschlossen werden. Gleiches gilt für den *O Estado de S. Paulo*, *Correio Paulistano* und *O Commercio de Sao Paulo* aus São Paulo und die Zeitungen *Jornal do Commercio*, *A Republica*, *Jornal de Recife* und *A Federação* aus weiteren brasilianischen

geliefert von den dort ansässigen Korrespondenten oder Nachrichtenagenturen –, so zeichnet sich zunächst das Bild von Augusto Severo als Opfer eines großen Desasters ab. Die explizite Bezeichnung Severos als „Opfer“ („victima“⁴⁶²) ist insofern aufschlussreich, als dass der Umdeutungsprozess vom bloßen Toten zum Märtyrer sich sprachlich innerhalb der semantischen Pole ‚victima‘ für die Opfermaterie oder das unterlegene Opfer einerseits und ‚sacrificium‘ für eine sakrale oder kultische Opferhandlung oder Opferung andererseits vollzieht. Durch die Erzählung, Interpretation, Bewertung des Todes im Sinne eines ‚Sterbens für‘ wird der Verstorbene vom passiven, wehrlosen Objekt von Gewalt („victima“) zum aktiven Subjekt / Objekt einer Opferhandlung („sacrificium“) und damit zum ‚heroischen Opfer‘ und Märtyrer erhoben.⁴⁶³

Die frühe, unmittelbare Berichterstattung zum Unfall bewegte sich zwar noch stärker im semantischen Bereich der (Be-) Zeichnung Severos als ‚victima‘, schuf aber schon erste Voraussetzungen für die Interpretation im Sinne eines ‚sacrificium‘. So wurde neben Unfallhergang und -ursache in den Telegrammen das Aussehen der Kadaver geschildert: Die aus rund 400 Meter Höhe gefallenen Körper des Piloten und seines Mechanikers waren „schrecklich verstümmelt“, das untere Drittel Augusto Severos war zerstückt.⁴⁶⁴ Die Beschreibung der Leichname bot eine erste Grundlage für die Märtyrererzählungen, die bereits einen Tag nach dem Unfall die lokale Presse durchfluten sollten. So wurden in Anlehnung an die christliche Märtyrer-Ikonografie der geschundene Körper und damit auch die von ihm durchlebten Marter vor den Zuschauern – beziehungsweise in zweiter

Regionen. Auch das exakte Datum der Veröffentlichung bleibt unklar, überschreitet die Datierung der Telegramme aber vermutlich nicht um mehr als einen Tag. Im Folgenden wird daher nur die Jahreszahl in eckigen Klammern angegeben.

⁴⁶² Für Belege des Begriffs vgl. „Telegrammas. Pariz. 12 de maio“ [1902]; „Uma catastrophe. Mortes“, in: *Gazeta de Noticias*, 13.05.1902, S. 1 und „Augusto Severo“, in: *Jornal do Brasil*, 13.05.1902, S. 1.

⁴⁶³ Vgl. ASSMANN: Vier Grundtypen von Zeugenschaft, S. 15; ASSMANN: Der lange Schatten der Vergangenheit, S. 73; WEIGEL: Schauplätze, Figuren, Umformungen, S. 15 f. und 26 sowie STACH: Märtyrer - Opfer - Helden?, S. 41 und Fußnote 3. Zum Opferbegriff in historisch-soziologischer Perspektive vgl. ferner Arnold ANGENENDT: Das geistige Opfer, in: Blennemann / Herbers (Hg.): Vom Blutzügen zum Glaubenszeugen?, S. 289-306. Anders als im Lateinischen und den daraus sich entwickelnden romanischen Sprachen fallen im Deutschen diese beiden Bedeutungsfelder in ein und demselben Wort „Opfer“ zusammen. Zur semantischen Unterscheidung der beiden Pole ergänze ich daher stellenweise in Klammern die lateinischen Begriffe ‚victima‘ und ‚sacrificium‘ beziehungsweise dessen portugiesisches Pendant „sacrificio“.

⁴⁶⁴ Im Original: „horriavelmente mutilados“, vgl. „Telegrammas. Pariz. 12 de maio“ [1902].

Instanz mittels der Reporter vor den Lesern – ausgestellt und damit symbolisch aufgewertet.⁴⁶⁵ Dabei wurden weder Severos zu Staub reduzierte Fußknöchel noch zermalnte Kniescheiben und Wirbelsäule oder gar die Beinknochen ausgespart, die durch den heftigen Aufprall des Körpers am Boden die Schuhe des Fliegers durchbohrten.⁴⁶⁶ Ob Severo und sein Mechaniker die hier imaginierten Qualen tatsächlich erlebt hatten, oder vor dem Aufkommen auf dem Boden bereits tot waren, blieb dabei nebensächlich.⁴⁶⁷

Zum Märtyrer wird man, wie Aleida Assmann in Bezug auf religiöse Zeugen treffend formuliert, indem das ‚Sterben an‘ in ein ‚Sterben für‘ und somit der physische Tod in einen symbolischen Akt umkodiert wird.⁴⁶⁸ Entscheidend ist also nicht der gewaltsame Tod per se, sondern in weitaus größerem Maße der Bericht über diesen oder auch die „Poetik“ des Martyriums, wie Kraß das Verhältnis zwischen „Blut und Tinte“ begrifflich fasst.⁴⁶⁹ Dieser symbolische Umdeutungsprozess lässt sich auch in der medialen Berichterstattung zu Severo ablesen. Als „seltsam“ wurde in den Telegrammen der Umstand bewertet, dass Kopf und

⁴⁶⁵ Vgl. dazu MÜLLER: Opfertod des Aviatikers, S. 262. In der Presse werden nicht nur die geschundenen Körper beschrieben, sondern auch die Reaktion seiner Familienangehörigen, nämlich das „kopflöses Schreien“ (im Original: „gritos desvairados“) auf das „schreckliche Bild“ (im Original: „ante o horrível quadro“), das sich ihnen nach dem Unfall offenbarte, vgl. „Telegrammas. Londres. 12 de maio“ [1902]. Damit werden die durchlebten Martern zweifach wirksam – über die direkte Reaktion des Lesers auf das Berichtete, aber auch über die medial wiedergegebene Reaktion der Zuschauer.

⁴⁶⁶ Vgl. „A catastrophe do Pax“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.07.1902, S. 269 und „Telegrammas. Londres. 12 de maio“ [1902].

⁴⁶⁷ Der Todeszeitpunkt mit der Explosion und damit vor dem Absturz und Aufprall des Luftschiffes wird in einem in der *New York Times* erschienenen Artikel bestätigt, vgl. „M. Severo’s awful fate“, in: *The New York Times*, 01.06.1902, o. S. Dieser auch im weiteren Verlauf zitierte Artikel ist online verfügbar auf der Seite der *New York Times* unter <http://query.nytimes.com/gst/abstract.html?res=9B07E2DD113DEE32A25752C0A9609C946397D6CF#>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. In den hier untersuchten brasilianischen Zeugnissen fanden sich bezeichnenderweise keine Hinweise oder Spekulationen bezüglich des Todeszeitpunktes.

⁴⁶⁸ Vgl. ASSMANN: Der lange Schatten der Vergangenheit, S. 87 und ASSMANN: Vier Grundtypen von Zeugenschaft, S. 15.

⁴⁶⁹ KRAß / FRANK: Sündenbock und Opferlamm, S. 15. Zur Bedeutung des Berichts über den Tod vgl. ASSMANN: Der lange Schatten der Vergangenheit, S. 87 und ASSMANN: Vier Grundtypen von Zeugenschaft, S. 15. Zur engen Verknüpfung von Blut- und Schriftzeugnis als Spezifikum der christlichen Märtyrerfigurationen vgl. WEIGEL: Schauplätze, Figuren, Umformungen, S. 24. Zur Wirkung von Märtyrerakten, das heißt den schriftlichen Darstellungen von Leben und Sterben der Märtyrer, vgl. auch den Sammelband Walter AMELING (Hg.): *Märtyrer und Märtyrerakten*, Stuttgart 2002.

Rumpf so gut wie intakt geblieben seien.⁴⁷⁰ Ähnlich wie das in hagiografischen Schriften beschriebene Phänomen des auf wundersame Weise selbst im Grab ‚unverwest‘ und ‚ganz / unzerteilt‘ gebliebenen Leibes (‚corpus incorruptum‘) von den Zeitgenossen als Indiz für Heiligkeit gedeutet wurde⁴⁷¹, so wurde auch der Unversehrtheit Severos Körperteile – zusammen mit der Tatsache des senkrechten Falls⁴⁷² – in der nachträglichen Erinnerung Bedeutung zugeschrieben:

„a fatalidade [...] arrojou atravez do espaço o seu corpo que cahiu de pé como um protesto á brutalidade do inconsciente e para que não fosse despedaçado o seu craneo que serviu de lampada á fagulha do seu genio assombroso, nem o peito que encerrava um coração de creança sempre voltado aos grandes ideais.“⁴⁷³

Wie als Mahnmal blieben Severos Schädel, „Funke seines Genies“, und seine Brust mit dem „Herzen voller Glauben an große Ideale“⁴⁷⁴ unzerstört. Hier deutet sich bereits an, dass Severo in der posthumen Interpretation seiner Zeitgenossen nicht mehr nur ‚an‘ der Luftfahrt, sondern ‚für‘ seine großen Ideale gestorben ist, die es im weiteren Verlauf der Analyse noch genauer zu spezifizieren gilt.

Über die Beschreibung des gefallenen Körpers hinaus nahm in der posthumen Berichterstattung die positive Zeichnung von Severos Äußerem zu Lebzeiten viel Platz ein. In seiner Reinheit und Jugendlichkeit – über die man angesichts seiner 38 Lebensjahre sicherlich streiten kann – erschien er als „Archetypus des jungen

⁴⁷⁰ Im Original: „circunstancia estranha“, vgl. „Telegrammas. Pariz. 12 de maio“ [1902].

⁴⁷¹ Vgl. Arnold ANGENENDT: *Corpus incorruptum. Eine Leitidee der mittelalterlichen Reliquienverehrung*, in: Arnold ANGENENDT: *Die Gegenwart von Heiligen und Reliquien*, herausgegeben von Hubertus Lutterbach, Münster 2010, S. 109-144.

⁴⁷² Weitere Deutungen des senkrechten Falls in: Pinto de Abreu: „Severo“, 10.06.1902 und Sebastião Fernandes: „Epinício“, 10.06.1902. Die in diesem Format angeführten Quellen sind Teil einer zweiseitigen Sammlung von Nachrufen aus den Beständen der *Fundação Santos Dumont*, die mit „Natal, 10.06.1902“ datiert sind. Eventuell ist auch eine weitere, im selben Umschlag (Bereich „Augusto Severo“, Umschlag „ASO 4“) aufbewahrte Seite, auf der eine Rede Severos mit dem Titel „Navegação Aérea“ abgedruckt ist, Teil dieser Hommagen (vgl. dazu Fußnote 560). Dafür spricht, dass auch die *Coleção Alberto Santos Dumont* des *Museu Paulista* sowohl die zweite Seite der Nachrufe (Nr. 5122) als auch das Blatt mit Severos Rede in ein und derselben Mappe archiviert hat. Im Sinne der Übersichtlichkeit bestehen die folgenden Quellenangaben der Nachrufe neben dem jeweiligen Namen des Autors und dem Titel lediglich aus dem dort angegebenen Datum. Die Quellenangaben zur Rede Severos werden in eckigen Klammern zur eindeutigen Identifizierung das Datum der Hommagen tragen [10.06.1902], auch wenn das identische Veröffentlichungsdatum nur vermutet werden kann.

⁴⁷³ J. Lamartine: „Um homem“, 10.06.1902.

⁴⁷⁴ Für die portugiesischen Zitate siehe oben.

Märtyrers⁴⁷⁵ oder gar als Nachfolger Christi⁴⁷⁶: „alto e bello, cheio de saude, esplendente de mocidade, sempre alegre e sorridente“⁴⁷⁷. Nach Zwicker ist die Stilisierung des Äußeren grundlegender Bestandteil vieler Märtyrererzählungen. Sie geht zurück auf die der antiken und christlichen Ikonografie inhärente Vorstellung, dass derjenige, der sich für das Gute einsetze und sterbe, auch schön gewesen sein müsse.⁴⁷⁸ Andersherum betrachtet gelten Marter und Tod zugleich als Reinigung und Weihe, die den Körper schöner erscheinen lassen, als er je hätte sein können.⁴⁷⁹ Schönheit und ein ‚Opfertod für‘ sind also auf doppelte Weise eng verknüpft. Nicht zuletzt fügen sich diese Charakterisierungen in die vorherrschenden Bilder der von jugendlichem Geist durchdrungenen Sport- und Flugikonen.⁴⁸⁰

Doch die Darstellung von Severos Äußeren beschränkte sich nicht auf die Feststellung seiner Schönheit und Jugendlichkeit, sondern ließ zugleich den aus hagiografischen Diskursen altbekannten Topos von der Vorahnung späterer übermenschlicher Größe aufleben⁴⁸¹: „olhos incendidos de uma chamma de olhar de aguia, como que trouxe do berço a ancia da viagem por esses ‚mares nunca dantes navegados“⁴⁸². Die „Flamme“ des „Adlerblicks“ in seinen Augen, aufgrund derer

⁴⁷⁵ Martin C. PUTNA: Archetyp mladého mučedníka, in: Petr Blažek / Patrik Eichler / Jakub Jareš (Hg.): *Jan Palach '69*, Prag 2009, S. 169-175, hier S. 169, zitiert nach STACH: Märtyrer - Opfer - Helden?, S. 40.

⁴⁷⁶ Vgl. ZWICKER: Nationale Märtyrer, S. 265.

⁴⁷⁷ Eloy de Souza: „Uma recordação“, 10.06.1902. Für eine ähnliche Beschreibungen des Äußeren als „bello homem bravo e confiante“, vgl. „A Catastrophe do Pax“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.07.1902, S. 267. Weiteres Beispiel zudem in L. C.: „Augusto Severo“ [O Norte, 1902]. Auch letztere aus der Sammlung der *Fundação Santos Dumont* verfügbare Quelle ist nicht eindeutig zuordenbar. Es ist unklar, ob der Artikel Teil der journalistischen Publikation *O Norte* ist, deren Titelbild im gleichen Umschlag (Bereich „Augusto Severo“, Umschlag „ASO 4“) aufbewahrt wird. Zu diesem Presseerzeugnis ist wenig bekannt; es könnte sich um ein Blatt aus Recife von nur kurzer Veröffentlichungsdauer handeln, vgl. dazu SODRÉ: *História da imprensa*, S. 325. Ebenso entbehren sowohl der Artikel wie auch das Titelblatt einer Datumsangabe, stammen aber dem Inhalt nach wohl aus dem Jahre 1902. Vermutlich handelt es sich um einen als Sonderausgabe veröffentlichten Einzelblattdruck. Da die Zugehörigkeit zu *O Norte* nahe liegt, und mit dem Ansinnen, diesen von weiteren Artikeln mit der gleichen Überschrift „Augusto Severo“ zu unterscheiden, wird der Zeitschriftentitel in den Quellenangaben in Klammern mit angegeben: [O Norte].

⁴⁷⁸ Vgl. ZWICKER: Nationale Märtyrer, S. 265 f.

⁴⁷⁹ Vgl. HORSCH / TREML: Einleitung, S. 17.

⁴⁸⁰ Vgl. dazu RIEGER: *Technology*, S. 124 f. und 155.

⁴⁸¹ Vgl. ZWICKER: Nationale Märtyrer, S. 270.

⁴⁸² L. C.: „Augusto Severo“ [O Norte, 1902].

sein ‚Brennen‘ für die Eroberung der bereits aus den Deutungen zu Santos-Dumont bekannten „früher niemals noch durchschifften“⁴⁸³ Luft-Meere wie „in die Wiege gelegt“ schien, symbolisierte also den Samen seiner späteren Genialität.

Vor der Kontrastfolie des schrecklichen Unfalls hoben sich nicht nur seine Schönheit zu Lebzeiten und die intakt gebliebenen Körperteile, sondern auch die Physiognomie des Toten ab: „o rosto ficará intacto e calmo, não denunciando nenhum sofrimento“⁴⁸⁴. Das unversehrte, Ruhe ausstrahlende Gesicht wirkte unwirklich, ja gar wundersam – vor allem im Gegensatz zum komplett verkohlten, von Zuckungen heimgesuchten Gesicht seines französischen Mechanikers Georges Sachet [teilweise auch: Saché].⁴⁸⁵ Als übersteigerte Wahrnehmung dessen erschien Severo in der nachträglichen Erinnerung sogar mit „Heiligenschein“ vor den blassen Augen des Betrachters, der sein leuchtendes Profil wahrnahm.⁴⁸⁶ Es gilt wie für Märtyrerdarstellungen im Allgemeinen: „Im Martyrium oder im Sterben auf den Status eines Kreatur [...] zurückgeworfen, schlägt die Reduktion des menschlichen Lebens auf das bloße Fleisch um in eine Sakralisierung des getöteten oder zerstörten Leibes“⁴⁸⁷. Auch der aus dem Ohr fließende Blutfaden, einziges Indiz für einen Schädelbruch, fügte sich in diese Erzählweise.⁴⁸⁸ Mehr als sichtbares Zeichen einer Verletzung beziehungsweise seines Sterbens verweist das Blut auf das Urbild des Martyriums oder Opfertodes, das Blutvergießen Jesu Christi ‚für die Menschheit‘ und erhöhte somit auch Severos ‚Blutzeugnis‘⁴⁸⁹: „So wird das Blut, eigentlich ‚Symbol des bloßen Lebens‘, beim Märtyrer zum Zeichen seiner Zugehörigkeit zu einer höheren, gleichsam über-menschlichen Gattung“. Durch den Rückgriff auf Elemente der christlichen Märtyrerdarstellung

⁴⁸³ Deutsche Übersetzung nach Luís de CAMÕES: *Camoëns' Die Lusíaden. Heroisch-episches Gedicht*, Leipzig / Wien o. J. [um 1900], ohne Seitenangabe.

⁴⁸⁴ „A catastrophe do Pax“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.07.1902, S. 269.

⁴⁸⁵ Vgl. „Telegrammas. Pariz. 12 de maio“ [1902] und „Augusto Severo. O desastre do balão Pax“, in: *Jornal do Brasil*, 03.06.1902, S. 1 f.

⁴⁸⁶ Im Original: „a Morte [sic] apenas conseguiu augmentar a aureola que o cercava... Ante os meus olhos pasmos surge o perfil radioso do nosso genial patricio e eu o vejo cada vez maior“, vgl. H. Castriciano: „Augusto Severo“, 10.06.1902.

⁴⁸⁷ WEIGEL: *Schauplätze, Figuren, Umformungen*, S. 14.

⁴⁸⁸ Vgl. „Augusto Severo. O desastre do balão Pax“, in: *Jornal do Brasil*, 03.06.1902., S. 1 f.

⁴⁸⁹ Vgl. WEIGEL: *Schauplätze, Figuren, Umformungen*, S. 31.

wandelt sich somit „das physische Sterben zur Manifestation eines metaphysischen Sinns“⁴⁹⁰.

Offensichtlich wurde der Unfalltod Severos von seinen brasilianischen Zeitgenossen mittels dieser über Jahrhunderte im christlichen Kulturraum überlieferten und in ihrer Form stabil gebliebenen⁴⁹¹ Muster und Raster der Märtyrerfiguration in ein heldenhaftes Sterben ‚umkodiert‘. Die Adaption der in christlichen Gesellschaften gängigen – und damit im kulturellen Gedächtnis und öffentlichen Bewusstsein verankerten – Symbole und Deutungsmuster in eine nationale Sphäre war bei der Heldenkonstruktion im 20. Jahrhundert weit verbreitet.⁴⁹² Zudem verwundert die Anlehnung an christlich-abendländische Märtyrervorstellungen in Brasilien kaum, wenn man sich vergegenwärtigt, wer die Deutungshoheit über Severos Tod für sich beanspruchte. Es waren – soweit die Autorenschaft bekannt ist – Juristen, Ingenieure, Literaten, Pädagogen und in anderen Berufen tätige Gebildete, teilweise – wie etwa Manuel Pereira Reis⁴⁹³ – aus dem unmittelbaren Wirkungskreise Augusto Severos. Als Herausgeber von Zeitungen oder Journalisten für diese⁴⁹⁴, als Gründer und Mitglieder des *Instituto Histórico e Geográfico*⁴⁹⁵ und seiner lokalen Ableger, vor allem aber auch in ihrer Funktion

⁴⁹⁰ Beide Zitate aus WEIGEL: Schauplätze, Figuren, Umformungen, S. 14.

⁴⁹¹ Vgl. dazu WEIGEL: Schauplätze, Figuren, Umformungen, S. 11 f.

⁴⁹² Vgl. ZWICKER: Nationale Märtyrer, S. 307.

⁴⁹³ Der Fraktionskollege Dr. Pereira Reis galt als Vertrauter Severos. Der Ingenieur und Inhaber des Lehrstuhls für Astronomie der *Escola Politécnica* stellte 1894 im Auftrag der Regierung ein (positiv ausfallendes) Gutachten für Severos erstes Luftschiffprojekt aus. Während seines Aufenthaltes in Europa berichtete Severo in Briefen an Pereira Reis detailliert über seine aeronautischen Aktivitäten. Pereira Reis' Sohn Alvaro, ebenfalls Ingenieur, begleitete Severo in Paris gewöhnlich als Gehilfe auf seinen Probeflügen – um das Gewicht zu minimieren, zu seinem Glück aber nicht am Tage des Unfalls, vgl. „Augusto Severo“, in: *Jornal do Brasil*, 13.05.1902, S. 1 und FERNANDES: *Pioneiro esquecido*, o. S.

⁴⁹⁴ Juvenal Lamartine, Francisco Pinto de Abreu und Elói de Souza schrieben für *A República*, ersterer auch für *A Tribuna da Imprensa*. Bertoldo Nunes arbeitete für die *Ilustração Brasileira*. Meira e Sá gründete die abolitionistisch geprägte Lokalzeitung *A Libertadora*.

⁴⁹⁵ Juvenal Lamartine, Francisco Pinto de Abreu und Meira e Sá gehörten zu den Gründern des *Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte (IHGRN)*. Ersterer schrieb auch für deren Zeitschrift. Bertoldo Nunes wird als Gründungsmitglied des *Instituto Histórico e Geográfico do Pará (IHGP)* geführt. Augusto Tavares de Lira war sogar Mitglied im nationalen *Instituto Histórico e Geográfico*, in dessen Zeitschrift zahlreiche seiner Arbeiten veröffentlicht wurden.

als lokal oder national eingebundene Politiker⁴⁹⁶ beeinflussten sie die öffentliche Meinung der Nation.⁴⁹⁷ Wie für lateinamerikanische Eliten der Jahrhundertwende größtenteils üblich, orientierten sie sich in vielerlei Hinsicht an Europa.⁴⁹⁸ Dies spiegelt sich nicht zuletzt in ihren in Gedenkakten der politischen Institutionen mündlich verlautbarten und in Hommagen schriftlich überlieferten Gedanken zu Severos Tod, die in verschiedenen publizistischen Organen des Landes abgedruckt wurden und so eine breite Leserschaft erreichten.

Auch wenn die Deutung seines Todes also in vielen Elementen üblichen Märtyrerdarstellungen aus dem christlich-abendländischen Kontext gleicht, geht sie zugleich in einem wesentlichen Punkt darüber hinaus. So eignete sich der Fliegertod ganz besonders für die Zuschreibung gottähnlicher Züge, wurde Fliegen als die „Sehnsucht nach dem Himmel – als transzendent-überweltlicher wie, damit häufig in eins gehend, als konkret über die irdische Welt sich wölben-der Raum“⁴⁹⁹ doch von jeher mit metaphysischer Grenzerfahrung und einer Annäherung an die göttliche Sphäre assoziiert.⁵⁰⁰ Angesichts dieser Doppeldeutigkeit des Himmels, der sich gleichermaßen mit dem Fliegen wie auch mit dem

⁴⁹⁶ 1902 agierten Augusto Tavares de Lira, Manuel Pereira Reis und Elói de Sousa als Abgeordnete für Rio Grande do Norte im nationalen Parlament. Ferreira Chaves war in Rio Grande do Norte politisch aktiv, Manuel Dantas in der Parteipolitik.

⁴⁹⁷ Zum gesamten Abschnitt vgl. Renato Amado PEIXOTO: Eintrag "Chaves, Ferreira"; Sérgio MONTALVÃO: Eintrag "Dantas, Manuel"; Renato Amado PEIXOTO: Eintrag "Lamartine, Juvenal"; Eintrag "Lira, Augusto Tavares de"; Renato Amado PEIXOTO: Eintrag "Reis, Pereira"; Renato Amado PEIXOTO: Eintrag "Sá, Meira e"; Eintrag "Sousa, Elói de"; alle Einträge aus Abreu (Hg.): *Dicionário da Elite Política Republicana*, online verfügbar unter <http://cpdoc.fgv.br/dicionario-primeira-republica>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Für die Direktlinks zu den Einträgen siehe auch im Literaturverzeichnis. Zum *IHGRN* vgl. INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO RIO GRANDE DO NORTE: *História. Ata da instalação do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte*, online verfügbar unter <http://ihgrn.blogspot.de/p/historia.html>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018; zum *IHGP* vgl. INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO PARÁ: *Fundadores*, online verfügbar unter <http://ihgp.net.br/principal/index.php/2013-09-09-02-38-02>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018; zu Pinto de Abreu vgl. Anderson Tavares de LYRA: *Francisco Pinto de Abreu – educador, Macaíba, RN o. J. [2010?]*, online verfügbar unter http://www.historiaeegenealogia.com/2010_05_01_archive.html, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

⁴⁹⁸ Vgl. dazu Fußnote 284.

⁴⁹⁹ Dieter R. BAUER / Wolfgang BEHRINGER: Annäherung an eine menschliche Sensation: Fliegen und Schweben. Zur Einführung, in: Dieter R. Bauer / Wolfgang Behringer (Hg.): *Fliegen und Schweben. Annäherung an eine menschliche Sensation*, München 1997, S. 7-15, hier S. 10.

⁵⁰⁰ Vgl. zu diesem Aspekt ebenso VAN RIPER: *Imagining Flight*, S. 123 f. und 126.

Sterben in Verbindung bringen lässt, erstaunt es auch kaum, dass die göttliche Komponente des Fliegens in zahlreichen Nachrufen für Severo heraufbeschworen wurde: „Voar! Revoar! Ser senhor do espaço!! Enfrentar o céu [...]! Aproximar-se dos astros! [...] como um anjo que se eleva, ouvir [...] a voz de Deus nos esponsaes da luz!“⁵⁰¹. Severo konnte nun in doppelter Hinsicht – nicht mehr nur als Flieger, sondern auch als Toter – der göttlichen Sphäre zugeschrieben werden: Ob mit dem Bild eines „Sterns“, der „vom Himmel fällt“, um dann ins „unendliche Firmament zurückzukehren“⁵⁰² oder der „Seele“, die „in die Unendlichkeit fliegt“⁵⁰³ – der Himmel präsentierte sich als konkret atmosphärischer wie auch metaphysischer Raum und „fliegen“ und „fallen“ im wörtlichen wie im metaphorischen Sinne vereinten sich in seiner Person.

Weniger seine fliegerischen Errungenschaften, denn vielmehr die Deutung seines Sterbens als das eines Märtyrers vermochten Severo also Größe zu verleihen. Severo war nicht nur einer der ersten Luftschiffer, sondern analog dazu auch eines der ersten Opfer der Luftschiffahrt. Es liegt nahe, dass mit der Rückbindung von Flugkatastrophen an die tradierte Märtyrerkultur noch ungewohnte Erfahrungen im Umgang mit Risiken der Flugtechnik veranschaulicht und bewältigt werden sollten: „Mit Hilfe der Märtyrerfigur lässt sich diese Ambivalenz ästhetisieren und gleichermaßen zuspitzen wie versöhnen“⁵⁰⁴. Die Verwendung heilsgeschichtlicher Elemente blieb auch in den Folgejahren bestimmend für die bildliche Darstellung von Flugopfern.⁵⁰⁵ Doch neben dieser kultur- und zeitübergreifend nahezu allen Flugmartyrer-Sagen gemeinsamen erfüllte die Erzählung von Severos Tod noch weitere Funktionen, wurde sie doch ebenso mit spezifischen Botschaften verknüpft. Diese werden sichtbar, wenn wir das seinem

⁵⁰¹ L. C.: „Augusto Severo“ [O Norte, 1902]. Ähnliche Metaphorik in: Ferreira Chaves: „Augusto Severo“, 10.06.1902.

⁵⁰² Im Original: „estrella que do azul cahindo [...] Para voltar ao firmamento infindo“, vgl. Anna Lima: „Augusto Severo“, 10.06.1902.

⁵⁰³ Im Original: „a alma voou para a immortalidade“, vgl. Manuel Dantas: „A Caminho da Gloria“, 10.06.1902.

⁵⁰⁴ MÜLLER: Opfertod des Aviatikers, S. 264. Vgl. außerdem ebd., S. 263.

⁵⁰⁵ Vgl. MÜLLER: Opfertod des Aviatikers, S. 263. Für eine stark an den Bericht über Augusto Severos Tod erinnernde Darstellung aus der Feder von Gabriele D’Annunzio anlässlich des tödlichen Absturzes des italienischen Rekordfliegers Giulio Cambiaso beim Flugmeeting in Brescia 1909 vgl. ebd., S. 262 f. und BEHRINGER / OTT-KOPTSCHALUSKI: Traum vom Fliegen, S. 414 f.

Tod eingeschriebene „Bekenntnis“⁵⁰⁶, das heißt das sich in diesen Erzählungen offenbarende ‚wofür‘ von Severos Tod entschlüsseln.

Severo als „Märtyrer der Wissenschaft“ und nationaler Erfinderheld

Schon direkt nach seinem Tod wurde Augusto Severo vom Abgeordneten J. Seabra, der die Nachricht vom Unfall in der *Câmara dos Deputados* übermittelte, als „martyr da sciencia“ (dt. „Märtyrer der Wissenschaft“) bezeichnet. Diese posthume Zuschreibung wurde nicht nur in der Berichterstattung der großen Zeitungen des Landes zitiert und aufgenommen⁵⁰⁷, sondern fand in identischer oder abgewandelter Formulierung auch Eingang in die Hommagen seiner Freunde und Kollegen.⁵⁰⁸

Zunächst würdigte die Zuschreibung „Märtyrer der Wissenschaft“, die ebenso für die französische und englischsprachige Resonanz auf seinen Tod belegt ist⁵⁰⁹, – wie auch sinngemäße, wenn auch weniger formelhafte Bezeichnungen als „Märtyrer der Idee, des Denkens, des Ideals“⁵¹⁰ – seine Leistung als Denker,

⁵⁰⁶ Begriff nach WEIGEL: Schauplätze, Figuren, Umformungen, S. 14.

⁵⁰⁷ Vgl. die folgenden Formulierungen: „Martyr da sciencia“, aus: „Augusto Severo“, in: *Jornal do Brasil*, 13.05.1902, S. 1.; „um dos martyres da sciencia“, in: *Gazeta de Notícias*, 13.05.1902, S. 1.; „martyr da sciencia“, aus: „Augusto Severo. Explosão do ‚Pax‘. Morte do aeronauta“, in: *O Paiz*, 13.05.1902, S. 2, alle drei über die Übermittlung der Todesnachricht in der *Câmara dos Deputados*; „martyr da da [sic] sciencia“, aus: „Retrato de Augusto Severo“, in: *Jornal do Brasil*, 19.05.1902, S. 6 mit Bezug auf ein Portrait, das in der *Revista da Semana* erschien.

⁵⁰⁸ Vgl. die folgenden Formulierungen: „martyrisandose pela Sciencia“, in: Manuel Dantas: „A Caminho da Gloria“, 10.06.1902; „martyr-noivo da Sciencia“, in: Francisco Palma: „Augusto Severo“, 10.06.1902; „Martyr da sciencia“, in: A. Tavares de Lyra: „A. Severo“, 10.06.1902; „martyr da sciencia“, in: Ferreira Chaves: „Augusto Severo“, 10.06.1902.

⁵⁰⁹ Vgl. Überschrift „Les Martyrs de la Science“ auf französischer Postkarte („L.F. et V., Paris – 308) in Gedenken an Severo und seinen Unfall, verfügbar in der Sammlung des *Musée de l’Air et de l’Espace*. Darüber hinaus sind auf die Luftfahrt bezogene Varianten des Ausdrucks belegt in der französischen Luftfahrtzeitschrift *L’Aérophile*, die in ihrer Ausgabe vom Mai 1902 der „martyrs de la conquête de l’air“ beziehungsweise der „martyrs de l’aérostation“ gedenkt, vgl. Volltext auf http://archive.org/stream/larophile10besa/larophile10besa_djvu.txt, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Für den analogen englischen Begriff „martyrs to science“ vgl. „M. Severo’s awful fate“, in: *The New York Times*, 01.06.1902, o. S.

⁵¹⁰ Im Original: „martyr da Idéa, do Pensamento, do Ideal“, vgl. L. C.: „Augusto Severo“ [O Norte, 1902].

Erforscher und Erfinder auf der Suche nach einer Lösung für das „große wissenschaftliche Problem“⁵¹¹ der Jahrhundertwende, die Lenkbarkeit der Ballone. Dieser Herausforderung, die die „fortschrittlichsten Geister der wissenschaftlichen Welt“ bewege⁵¹², habe er einen großen Teil seines Lebens gewidmet⁵¹³, für dieses Ideal habe er sich geopfert, sei er sogar in den Tod gegangen.⁵¹⁴ Severo erschien dabei als unsterbliches und übermenschliches Genie: „Entre o homem e Deus existe um degrau de luz: é o genio“⁵¹⁵.

Über diese allgemeine Heroisierung hinaus wurde sein Wirken als Erfinder in unterschiedliche historische Kontinuitätslinien eingereiht und auf diese Weise mit weiteren, spezifischen Bedeutungen versehen. Es liegt nahe, dass Severos brasilianische Zeitgenossen sein ‚Opfer für‘ die Wissenschaft (‚sacrificium‘) – ähnlich wie die aeronautischen Erfolge von Bartolomeu de Gusmão und Santos-Dumont – an sein Herkunftsland rückbanden: „Mas Augusto Severo, martyrisando-se pela Sciencia, não immortalizou somente o nome, immortalizou a Patria, immortalizou a terra que lhe deu o berço“⁵¹⁶. So habe er mit seinem Märtyrertod im Namen der Wissenschaft sein „Vaterland“, „Heimatland“ oder auch seinen „Geburtsort“ unsterblich gemacht.⁵¹⁷

⁵¹¹ Im Original: „grande problema científico“, vgl. „Augusto Severo. O desastre do balão Pax“, in: *Jornal do Brasil*, 03.06.1902, S. 1 f.

⁵¹² Im Original: „problema, que até hoje preocupa os espíritos mais adiantados do mundo científico“, vgl. Wiedergabe von Ausschnitten aus der Rede von Thomaz Delfino im Senat gemäß „Augusto Severo“, in: *Jornal do Brasil*, 13.05.1902, S. 1.

⁵¹³ Vgl. „Augusto Severo. O desastre do balão Pax“, in: *Jornal do Brasil*, 03.06.1902, S. 1 f.

⁵¹⁴ Im Original: „que elevou seu sacrificio a ponto de empenhar tudo o que tinha [...] para realisar o *desideratum* supremo da sua vida, a direcção da navegação aerea“ (kursiv im Original) und „talvez seja a sua idéa a verdadeira solução do problema [...] levou a sua convicção até o sacrificio da propria vida“, für beide vgl. „Uma catastrophe. Mortes“, in: *Gazeta de Noticias*, 13.05.1902, S. 1. Vgl. ferner „Augusto Severo“, in: *Jornal do Brasil*, 13.05.1902, S. 1.

⁵¹⁵ Pinto de Abreu: „Severo“, 10.06.1902. Weiterhin heißt es ebd.: „Não morre o genio“.

⁵¹⁶ Manuel Dantas: „A Caminho da Gloria“, 10.06.1902.

⁵¹⁷ Der Verweis auf den Geburtsort (port. „berço“) drückte zwar in der Regel – wie im obigen Zitat – nationale Zugehörigkeit aus, tauchte jedoch bisweilen ebenso als Kriterium der regionalen Herkunft auf. So heißt es am Rande eines im Abgeordnetenhaus gestellten Antrags auf ein Beileidsschreiben an den Bundesstaat Rio Grande do Norte, dem Severo entstammte und den er politisch vertrat: „E, Sr. presidente, nem só o modesto berço de onde surgiu aquelle coração tão nobre, aquella inteligencia tão brilhante – ao seu pequenino Estado, cabem as honras desse martyrologio scientifico; cabem tambem à nossa raça, ao nosso povo, ao nosso paiz glorias nessa grandiloqua apothose, nesse martyrologio sagrado.“ (vgl. „Uma catastrophe.

Dabei verband sich die Konstruktion des ‚Märtyrers der Wissenschaft‘ mit derjenigen eines nationalen Erfinderhelden. Für Manuel Dantas etwa war die *Pax* eine „genuin brasilianische Entdeckung“⁵¹⁸, da Severo seine Erkenntnisse aus dem Vogelflug in den Weiten Brasiliens gezogen habe. Gleiches galt für Severo selbst, denn Genies würden nicht isoliert wie exotische Pflanzen auf fremdem Boden sprießen, sondern als „Verfestigungen derjenigen ethnischen Bestandteile, die an der Bestehung der Völker beteiligt sind“⁵¹⁹. In Severo und der *Pax* verdichtete sich also gewissermaßen die ethnische und naturräumliche Konstitution der Nation oder – anders herum formuliert – sie waren die Konsequenz dieser Bedingungen. In diesem Sinne betrachtete Dantas Severos Erfindung auch als Bestätigung für die „Überlegenheit“ der eigenen „Rasse“⁵²⁰.

Gleichzeitig wirkte Severo mit seiner aeronautischen Erfindung aber auch auf die „intellektuelle Entwicklung“ und „wissenschaftliche Befähigung“ Brasiliens rück, die als Gradmesser für den erreichten Grad an „Zivilisation“ und damit für die nationale Relevanz herangezogen wurden: „Augusto Severo, immortalisando-se na historia, contribuiu para engrandecer, cada vez mais, a nossa civilização, a nossa competencia scientifica, o nosso desenvolvimento intellectual, enfim, a nossa patria“⁵²¹. Entsprechend erschien seine aeronautische Betätigung als ein Werk „aus Liebe zu seinem Vaterland“⁵²² und „zugunsten der Verherrlichung seiner Rasse“⁵²³. Dabei wurden die Konzepte *raça*‘ (dt. ‚Rasse‘) und *pátria*‘ (dt. ‚Vaterland‘) mehr oder weniger austauschbar für die Bezugsebene ‚Nation‘ verwendet. Severo als Erfinder gestaltete also die intellektuell-wissenschaftliche Entwicklung Brasiliens zu wesentlichen Teilen mit, war aber zugleich ein Produkt

Mortes“, in: *Gazeta de Noticias*, 13.05.1902, S. 1). Wie hier deutlich wird, fungierte der Verweis auf den Bundesstaat als Ebene der regionalen Zugehörigkeit gewissermaßen als Vorspiel, um danach mit den Begriffen *raça*“ (dt. „Rasse“), *povo*“ (dt. „Volk“) und *paiz*“ (dt. „Land“) auf die höhere Bezugsskala der ‚Nation‘ zu verweisen.

⁵¹⁸ Im Original: „descoberta genuinamente brasileira“, vgl. Manuel Dantas: „A Caminho da Gloria“, 10.06.1902.

⁵¹⁹ Im Original: „cristalizações dos elementos ethnicos que entram na formação dos povos“, vgl. Manuel Dantas: „A Caminho da Gloria“, 10.06.1902.

⁵²⁰ Im Original: „superioridade da nossa raça“, vgl. Manuel Dantas: „A Caminho da Gloria“, 10.06.1902.

⁵²¹ „Uma catastrophe. Mortes“, in: *Gazeta de Noticias*, 13.05.1902, S. 1.

⁵²² Eloy de Souza: „Uma recordação“, 10.06.1902. Ebenso belegt in „A Catastrophe do Pax“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.07.1902, S. 267.

⁵²³ Im Original: „pela glorificação da sua Raça“, vgl. H. Castriciano, „Augusto Severo“, 10.06.1902.

der ethnisch-,rassischen‘ Beschaffenheit derselben Nation. ‚Erfindernation‘ und ‚Erfindergenie‘ bedingten sich insofern wechselseitig.

Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts tauchte Severos Name in Äußerungen auf, die die Hoffnungen auf einen weiteren ‚brasilianischen‘ Erfolg in der Luftfahrtgeschichte und damit die Vorstellung von einer brasilianischen Erfindernation spiegeln, wie der von Bertoldo Nunes in dem offenbar kurz vor Severos Unfall verfassten Artikel „O Brasil e a conquista do ar“ (dt. „Brasilien und die Eroberung der Lüfte“) wieder aufgegriffene Gedanke aus einer wohl im Jahr 1900 oder 1901 abgehaltenen Konferenz über die wissenschaftlichen Probleme des vergangenen Jahrhunderts aufzeigt⁵²⁴:

„E quem sabe se não será ainda um brasileiro, Santos Dumont, Magalhães Castro, Augusto Severo ou José do Patrocínio, quem resolverá definitivamente o grandilongo problema da conquista do ar? Quem sabe se as glórias de Bartholomeu de Gusmão e Julio Cesar não terão um prolongamento logico, sensacional, na destes novos apóstolos da mesma causa?“⁵²⁵

Der weit zurückliegende Ursprung der ‚Erfindernation Brasilien‘ wurde hier (wie in allen bisher analysierten Beispielen) an Bartolomeu de Gusmão festgemacht. Von ihm (und den „Impulsen und Weiterentwicklungen“⁵²⁶ von Júlio César [Ribeiro de Souza]) ausgehend ergab sich eine gleichsam „logische Fortführung“ der ‚brasilianischen‘ Luftfahrterfolge durch Magalhães Castro⁵²⁷, José do

⁵²⁴ Veröffentlicht wurde der Artikel bezeichnenderweise allerdings erst nach Severos Tod. Am Beispiel dieser in Paris bzw. Bordeaux produzierten und gedruckten Zeitschrift zeigen sich die Grenzen der unmittelbaren Berichterstattung auf geradezu groteske Weise. So führt der in der Juni-Ausgabe publizierte, aber offensichtlich noch vor Severos Tod verfasste Text „O Brasil e a conquista do ar“ über die Hoffnungsträger der brasilianischen Luftfahrt die raumzeitlichen Distanzen zwischen Europa und Brasilien vor Augen, wenn er Severo – inzwischen längst verstorben – als einen dieser nationalen Lichtblicke anführt. Erst eine Ausgabe später, im Juli 1902, wird mit „A catastrophe do Pax“ schließlich erstmalig Bericht über den Unfall im Mai erstattet, vgl. „O Brasil e a conquista do ar“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.06.1902, S. 255 f. und „A catastrophe do Pax“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.07.1902, S. 267 ff.

⁵²⁵ R. Bertoldo Nunes: „O Brasil e a conquista do ar“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.06.1902, S. 255 f., hier S. 255.

⁵²⁶ Im Original: „impulso e desenvolvimento“, vgl. R. Bertoldo Nunes: „O Brasil e a conquista do ar“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.06.1902, S. 255 f., hier S. 255.

⁵²⁷ Zu João Aut[t]o de Magalhães Castro (gest. 1926) aus der Amazonas-Region ist wenig bekannt. Nunes selbst stellt ihn auf der zweiten Seite seines Artikels vor, vgl. R. Bertoldo Nunes: „O Brasil e a conquista do ar“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.06.1902, S. 255 f., hier S. 256. Weitere Hinweise auf einen von ihm 1888 entworfenen (aber nicht konstruierten und wohl auch nicht fliegenden) Ballon in Form eines Fisches namens „Systema Ornichtyoide“

Patrocínio⁵²⁸, Santos-Dumont (der freilich inzwischen die Lenkbarkeit von Ballonen schon längst unter Beweis gestellt hatte) oder auch Augusto Severo. Sie galten als „neue Apostel“ – ein Rückgriff auf eine religiöse Begrifflichkeit, die sie als ‚Gesandte‘, ‚Auserwählte‘ oder ‚Berufene‘ zur Erfüllung einer ‚Mission‘ oder ‚Verkündigung‘ einer ‚Botschaft‘, etwa derjenigen von Brasilien als einer ‚Erfindernation‘, erscheinen ließ.⁵²⁹

Zu Beginn des Jahrhunderts war also noch offen, ob Severo oder einer der anderen brasilianischen Luftfahrer das „Problem“ der Lenkbarkeit „endgültig lösen“ und damit Bartolomeu de Gusmãos Werk „fortführen“ oder sogar vollenden werde. Spätestens mit dem Deutsch-Preis von 1901 ging dann Santos-Dumont als legitimer Nachfolger Bartolomeu de Gusmãos in die Diskurse ein. Welchen Platz nahm Severo, dessen erster umfassender Demonstrationsflug mit seinem Luftschiff *Pax* nach 15 Minuten tödlich endete⁵³⁰, innerhalb dieser Kontinuitätslinie ein?

Mit dem Argument, dass Severo doch bis zum Desaster „halbwegs erfolgreich“ gewesen sei, sah der Abgeordnete Serzedello Corrêa ihn in der Frage der Lenkbarkeit von Ballonen „gleichauf mit Santos Dumont“⁵³¹. Entsprechend erschien Severo den meisten Zeitgenossen nach seinem Tod als unbestreitbare Fortführung ‚brasilianischer‘ Erfinderhelden. So hieß es in einem Artikel kurz nach dem Unfalltod, dass Berichte zur Überzeugung geführt hätten, „dass der Flieger in der Luftfahrtgeschichte für Brasilien eine weitere schimmernde Seite erobert hat, auf

finden sich in João Alexandre VIÉGAS: *Vencendo o Azul. A História da Indústria e Tecnologia Aeronáuticas*, online verfügbar unter <http://www.museutec.org.br/resgatememoria2002/old/en/ciclop/cap002/017.html>, zuletzt aufgerufen am 01.11.2016 und INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 485 f. Für die Reproduktion einer Hommage der „sociedade paraense ao inventor brasileiro“, die auch ein Modell des Flugapparates abbildet, vgl. ebd. und SOUZA: *Evolução da aeronáutica*, S. 515.

⁵²⁸ Zu den aeronautischen Aktivitäten von José do Patrocínio vgl. Fußnote 337.

⁵²⁹ Vgl. Eintrag "Apostel", in: Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften (Hg.): *Digitales Wörterbuch der Deutschen Sprache*, online verfügbar unter <http://www.dwds.de/?qu=Apostel>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018 und Eintrag "Apostel", in: Duden online (Hg.): *Duden Online-Wörterbuch*, [Berlin], online verfügbar unter <http://www.duden.de/rechtschreibung/Apostel>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

⁵³⁰ Am 4. und 7. Mai führte Severo zwei Testreihen mit dem an Schnüren gesicherten Luftschiff durch; am 12. Mai erhob sich die *Pax* erstmalig ungesichert in die Lüfte, vgl. dazu VISONI: *Como Augusto Severo eliminou a tangagem*, S. 7.

⁵³¹ Im Original: „meio-victorioso“ und „a par de Santos Dumont“. Die Rede des Abgeordneten in der *Câmara dos Deputados* wird in Ausschnitten paraphrasiert in „Augusto Severo“, in: *Jornal do Brasil*, 13.05.1902, S. 1.

denen bereits die mit Heiligenscheinen umgebenen Gestalten Bartholomeu de Gusmão und Dumont glänzen⁵³². Das „Glänzen“ der Fliegergestalten mit „Heiligenschein“ auf den „schimmernden Seiten“, auf denen nationale Geschichte geschrieben wird, rief religiöse Vorstellungen vom Licht als Sinnbild des Göttlichen wach.⁵³³ Auf eine nationale Sphäre übertragen, wurden die Erfinderfiguren zu übermenschlichen, heiligen Wesen stilisiert, die der Nation ‚Heil‘ bringen. Severos Tod offenbarte sich entsprechend als „nationaler Verlust“, die Trauer als landesübergreifend: „o lucto da sua familia é o lucto do Brasil inteiro“⁵³⁴. Für manch einen war Severo nicht nur ein weiterer Baustein, sondern krönender Abschluss in der Reihe der brasilianischen Erfinderhelden: „O Brasil, abrindo com Bartholomeu de Gusmão o cyclo da navegação aerea, feixou-o com Augusto Severo, que decifrou o problema da dirigibilidade“⁵³⁵. Unabhängig davon, wie weit reichend und revolutionär Severos (praktisch kaum erprobte und in einem Unfall endende) Ideen für die Entwicklung der Lenkbarkeit tatsächlich waren⁵³⁶ – die Luftfahrtgeschichte präsentierte sich hier (wie schon in den Diskursen zu Santos-Dumont) als abgeschlossenes Kapitel mit dem Hauptakteur Brasilien.

Doch selbst wenn der nationale Traum von Severos Triumph sich letztlich nicht auf eindeutige und unbestreitbare Weise erfüllen konnte – wie etwa bei Santos-Dumont, der einen Preis für seine Errungenschaften gewann –, bot der tragische Tod ebenso viele Anknüpfungspunkte, um die Größe der (Erfinder-) Nation zu

⁵³² Im Original: „que o aeronauta conquistara para o Brasil, na historia da navegação aérea, mais uma daquellas rutilas paginas [sic] em que resplandecem os aureolados vultos de Bartholomeu de Gusmão e de Dumont“, vgl. „Uma catastrophe. Mortes“, in: *Gazeta de Noticias*, 13.05.1902, S. 1. Zudem an anderer Stelle im selben Artikel ähnlich formuliert: „marcando outra nova e gloriosa pagina para a historia de commettimentos em que o Brasil ha seculos entra com os seus mais illustres e mais gloriosos filhos“, vgl. ebd.

⁵³³ Vgl. Eintrag „Lichtsymbolik“, in: Riese (Hg.): *Seemanns Lexikon*, S. 265.

⁵³⁴ Im Original: „perda nacional“. Beide Teilzitate aus: „A Augusto Severo. Homenagem do Tagarela“, in: *Tagarela*, 17.05.1902, S. 8. Nicht nur als landes-, sondern auch als klassenübergreifend wird die Trauer im folgenden Zitat dargestellt: „As manifestações de pesar [...] associaram-se todas as classes, todos os cidadãos“, vgl. „Uma catastrophe. Mortes“, in: *Gazeta de Noticias*, 13.05.1902, S. 1. Dass sich angeblich ganz Brasilien für sein Schicksal interessierte, könnte nicht zuletzt darauf zurückzuführen sein, dass es sich um eine Person des öffentlichen Lebens handelte. Anders als bei anderen als ‚Märtyrern‘ verehrten Personen begann seine Bekanntheit also nicht erst mit dem Tod.

⁵³⁵ J. Lamartine: „Um homem“, 10.06.1902.

⁵³⁶ Für mögliche Orientierungspunkte zur Beantwortung dieser (hier nicht erörterten) Frage vgl. Fußnote 554.

betonen: „Para nós, a sua morte valeu como uma conquista“⁵³⁷. Sein Sterben vermochte also eine (etwa in Frage stehende) „Eroberung“ im Bereich der Luftfahrt gebührend auszugleichen.

Auch eine im *Jornal do Brasil* auf Seite eins veröffentlichte Zeichnung ihres „Kunstredakteurs“⁵³⁸ Julião Machado⁵³⁹ mit der Überschrift „Die Größe im Scheitern“ zeigt, wie die Deutung seines Todes als ‚Opfer für‘ in Anlehnung an die Märtyrerkultur nationale Relevanz erzeugen konnte (Abbildung 11).⁵⁴⁰ Die Darstellung zeigt eine allegorische Figur. Sie hält einen Kranz, der die Beschriftung „patria“ (dt. „Vaterland“) trägt, in der Hand und sitzt an einem zugedeckten Sarg oder Totenbett mit der Inschrift „Augusto Severo 1902“. Im Hintergrund verweist ein großes Kreuz auf Severos ‚Sterben für‘ in der Nachfolge Christi. Die Ehrerweisung mit dem Vaterlands-Kranz wiederum konkretisiert es als ein ‚Sterben für‘ die Nation. In der Bildunterschrift heißt es, für das ‚Vaterland‘ seien seine Söhne, die triumphieren, genauso groß wie diejenigen, die ehrenvoll erliegen.⁵⁴¹

Hier wird offenbar, in welchem Maße die Deutung des Sterbens als dasjenige eines Märtyrers Opfer zu Helden, Niederlagen zu Siegen zu verwandeln vermag⁵⁴², sei es auf individueller Ebene oder auf Ebene der Nation. Severos Tod vereinfachte insofern sogar die diskursive Konstruktion Brasiliens als ‚Erfinder-, oder ‚Luftfahrernation‘, denn nun war sein tatsächlicher Erfolg nicht mehr entscheidend. Vielmehr reichte die bloße Möglichkeit, dass Severo und damit ein brasilianischer Flieger vor der Welt hätte triumphieren können, um ihn zum nationalen Erfinderhelden zu stilisieren. Zentral war damit eine Vision, von der nicht mehr bestimmt werden konnte und musste, wie wahrscheinlich ihre Realisierung sein

⁵³⁷ Manuel Dantas: „A Caminho da Glória“, 10.06.1902.

⁵³⁸ Im Original: „redator artístico“. Begriff aus dem *Jornal do Brasil*, zitiert nach: LIMA: História da caricatura, Vol. 3, S. 980.

⁵³⁹ Für eine ausführliche Schaffensbiografie des 1894 aus Portugal emigrierten Illustratoren Julião Machado (1863-1930) vgl. LIMA: História da caricatura, Vol. 3, S. 963-985. Vgl. darüber hinaus Letícia Pedruzzi FONSECA: Julião Machado e suas inovações gráficas, in: *Revista Tipo&grafia* H. 2 (2012), S. 15-17, passim.

⁵⁴⁰ Julião Machado: „A Grandeza no Insucesso“, in: *Jornal do Brasil*, 14.05.1902, Edição da Manhã, S. 1.

⁵⁴¹ Im Original: „Para a PÁTRIA, tão grande são os seus filhos que triumpham, como os que succumbem com honra“ (Großbuchstaben im Original), vgl. Julião Machado: „A Grandeza no Insucesso“, in: *Jornal do Brasil*, 14.05.1902, S. 1.

⁵⁴² Vgl. dazu HORSCH / TREML: Einleitung, S. 13.

würde. Severo konnte also zum einen über seine (als genuin national präsentierte und teilweise als Fortsetzung oder gar Abschluss zu Bartolomeu de Gusmões Ursprungswerk verstandene) Erfindung zur nationalen Heldenfigur erhöht werden, zum anderen aber auch – und das unterscheidet ihn maßgeblich von anderen Luftfahrtpionieren – über sein ‚Opfer für‘ die Wissenschaft und damit zugleich sein ‚Opfer für‘ die (Erfinder-) Nation, kurz gesagt: über sein „ehrenvolles Erliegen“.



Abbildung 11: Júlio Machado: „A Grandeza no Insucesso“, in: *Jornal do Brasil*, 14.05.1902, Edição da Manhã, S. 1. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

Brasilienbilder: vom ‚entdeckten Land‘ zum ‚Land der Entdecker‘

Wie eng die Idee der brasilianischen Erfindernation mit Vorstellungen vom eigenen Platz auf dem Kontinent oder auch in der Welt verknüpft war, offenbart sich in einem fiktiven Gespräch zwischen personifiziertem Universum und Severo als nationalem Erfinderhelden:

„E o Universo, fitando Severo na sua missão patriótica, terá seguramente pensando: - Que paiz tão grande é este, que desde o Padre Voador até Santos Dumont e Augusto Severo atira-se à conquista do problema mais que secular onde tantos outros naufragaram, marchando de victoria em victoria, numa verdadeira apothese?! E o genio brasileiro, personificado no glorioso aeronauta, teria respondido: „Sou o representante do Novo Mundo que se ensaia, na aurora do século XX, para o papel elevado que lhe está reservado na Historia.“⁵⁴³

Brasilien, personifiziert durch das „Genie“ Severo, erscheint hier nicht nur als „große“ oder auch bedeutende Nation mit einer langen Kontinuitätslinie an Erfolgen in der Eroberung des universalen „mehr-als-Jahrhunderts-Problems“ der Luftfahrt, an dem so viele andere (Länder oder Akteure) gescheitert seien, sondern gleichzeitig als Vertreter der „Neuen Welt“, der die „Geschichte“ zu Beginn des neuen Jahrhunderts eine „herausgehobene Rolle“ reserviert habe. Doch worin genau bestand diese Rolle und inwiefern trug Severo dazu bei?

Severos Zeitgenossen sahen ihn nicht nur in Kontinuität zu Bartolomeu de Gusmão und anderen brasilianischen Luftfahrtpionieren, sondern auch in einer Reihe mit universal bekannten Erfinder- und „Entdeckerfiguren“: „É Colombo, é Edison, é Severo. Para subir á eternidade não é preciso voar, é bastante crear“⁵⁴⁴. Dabei war die Auswahl dieser Repräsentanten keinesfalls zufällig, auch wenn sie sich auf den ersten Blick nicht unbedingt erschließt, denn wer würde in der Kategorie ‚Schöpfergeist‘ neben Edison und Severo als zwei Vertretern der Jahrhundertwende aus dem Bereich der Technikgeschichte an Kolumbus denken?

Vielmehr stellt diese Namensabfolge die bisherige Logik der globalen Machtverhältnisse in mehrfacher Hinsicht auf den Kopf. Zunächst einmal sind an erster und zweiter Stelle Vertreter der beiden (Teil-) Kontinente genannt, die zu dieser Zeit in Brasilien und andernorts als ‚fortschrittlich‘ galten – Kolumbus für Europa und Edison für Nordamerika. Zudem exemplifizierten beide die transatlantische Einbindung Brasiliens (und des Kontinents) im Verlauf der Geschichte. Christoph

⁵⁴³ Manuel Dantas: „A Caminho da Gloria“, 10.06.1902.

⁵⁴⁴ Pinto de Abreu: „Severo“, 10.06.1902.

Kolumbus ging bekanntermaßen als ‚Entdecker‘ Amerikas in die Geschichte ein und Thomas Edison brachte auf Einladung des brasilianischen Kaisers Dom Pedro II im Jahr 1876 seine ‚Entdeckung‘, nämlich die von ihm erfundenen Apparate zur Stromerzeugung nach Brasilien, mit Hilfe derer Brasilien innerhalb Lateinamerikas Vorreiter in der elektrischen Beleuchtung von Städten werden sollte.⁵⁴⁵ Edison und Severo wiederum ist es gemein, mit ihren Erfindungen des elektrischen Lichts und im Bereich der Luftschiffahrt „Sinnbilder der Moderne“⁵⁴⁶ herbeigeführt oder weiterentwickelt zu haben. Nicht zuletzt führte diese Epochen- und Schaffensverwandtschaft zu persönlich-individuellen Austauschbeziehungen zwischen Edison und unterschiedlichen latein-amerikanischen Luftfahrtpionieren.⁵⁴⁷

Darüber hinaus bot die ‚Eroberung der Lüfte‘ (‚conquista dos ares‘) durch Severo und andere Flugpioniere mit ihrem schon in der Bezeichnung ‚Eroberung‘ ausgedrückten Raumbezug doch geradezu eine Steilvorlage, um als Fortsetzung der *conquista* des amerikanischen Kontinents im 15. und 16. Jahrhundert mit ihrem bekanntesten Akteur Kolumbus interpretiert zu werden.⁵⁴⁸ Expliziter als in der hier zitierten Aneinanderreihung von Entdeckerfiguren offenbart sich dieser Gedanke im Gedicht „O Genio e a morte“ (dt. „Das Genie und der Tod“), in dem

⁵⁴⁵ Vgl. dazu João ALVES FILHO: *Matriz energética brasileira. Da crise à grande esperança*, Rio de Janeiro 2003, S. 43.

⁵⁴⁶ Im Original: „emblematic elements of modernity“, vgl. Gabriel FELD: Buenos Aires, in: Sandy Isenstadt / Margaret Maile Petty / Dietrich Neumann (Hg.): *Cities of Light. Two Centuries of Urban Illumination*, New York 2015, S. 92-95, hier S. 92.

⁵⁴⁷ 1902 trafen sich Santos-Dumont und Thomas Edison zur Erfahrungsaustausch in den USA, vgl. BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 56 und BARROS / SOUZA: Santos-Dumont, S. 246 f. Eine im selben Jahr herausgegebene Postkarte mit der Widmung von Edison an Santos-Dumont anlässlich seiner erfolgreichen Eiffelturm-Umrundung von 1901 bezeugt deren Interesse füreinander und lässt zugleich den Grad der Bekanntheit und Popularität Edisons in Brasilien erahnen. Für eine Reproduktion vgl. BARROS: Desafio de voar, S. 174. Der argentinische Flugpionier Jorge Alejandro Newbery (1875-1914) hatte bei Edison in Philadelphia Elektroingenieurwesen gelernt und war später zur Jahrhundertfeier der Unabhängigkeit (1910) verantwortlich für die Beleuchtung der Hauptstadt Buenos Aires, vgl. FELD: Buenos Aires, S. 92 f.

⁵⁴⁸ Umgekehrt wurde auch Kolumbus seinerzeit mit der mythischen Figur des Ikarus in Verbindung gebracht, stand doch Ikarus’ Befreiung von irdischer Schwere als Metapher für die Leistungen der neuzeitlichen Wissenschaften und als Sinnbild für die sich herausbildende neue Perspektive auf die Welt als ein zu erobernder Raum. Vgl. dazu BEHRINGER / OTT-KOPTSCHALJSKI: Traum vom Fliegen, S. 246 f.

Severo als „kühner Entdecker / einer anderen Neuen Welt“⁵⁴⁹ besungen wurde. Zu einem Zeitpunkt, als das „letzte Zeitalter europäischer Entdeckungen“ bereits am Ausklingen war, fand die Figur des ‚Entdeckers‘ ihre Fortsetzung in heroischen Taten im Hochgebirge, der Wüste, der Tiefsee, aber auch im Luftraum.⁵⁵⁰

Beide Textstellen zusammengenommen deutet sich hier also an, dass sich mit Severo als einem der ‚Neuen Welt‘ entstammenden Akteur die Wahrnehmung und globale Rolle Brasiliens änderte. Von nun an wurde es weder von Europäern wie Kolumbus ‚entdeckt‘, noch empfing es ‚fortschrittliche Entdeckungen‘ wie diejenige von Edison aus Nordamerika, denn mit Severo wandelte es sich vom ‚Land der Entdeckten‘ zum ‚Land der Entdecker‘ einer – wie es hier so schön heißt – „weiteren“ oder auch „anderen Neuen Welt“, dem Luftraum.⁵⁵¹ Zugleich kam die ‚zivilisierte‘ Welt nicht nach Brasilien. Vielmehr bewährte sich ein weiterer brasilianischer Akteur in Paris als der „Hauptstadt der Zivilisation“ oder der „Hauptstadt der Welt“⁵⁵², die Severos Ruhm – und damit den Brasiliens – in alle Welt widerhallen ließ.⁵⁵³ Als Kristallisationspunkt der Welt wurde Paris in der Märtyrererzählung inszeniert, um das Bild einer Weltbühne zu zeichnen, auf der Severo als Stellvertreter der Nation und vielleicht sogar der ‚Neuen Welt‘ agierte und damit einen Platz für Brasilien als ‚Land der Entdecker‘ in der Welt sicherte.

Mit dem Nachsatz „es ist nicht nötig zu fliegen“ („não é preciso voar“), der sich auf Bedingungen der Verewigung von Schöpfergeistern bezieht, geriet das konkrete Scheitern von Severos Flugversuch in den Hintergrund. Dies sei letztlich nicht entscheidend, denn viel mehr zählten – wie auch bei Bartolomeu de Gusmão

⁵⁴⁹ Im Original: „Audaz descobridor / D’um outro Novo-Mundo“, vgl. Meira e Sá: „O Genio e a Morte“, 10.06.1902.

⁵⁵⁰ Nach Jürgen Osterhammel endete das „letzte Zeitalter europäischer Entdeckungen“ im Dezember 1911 mit Roald Amundsens Vorstoß zum Südpol, vgl. OSTERHAMMEL: *Verwandlung der Welt*, S. 132 ff.

⁵⁵¹ Zu ähnlichen Deutungen anlässlich des Todes des peruanischen Fliegers Jorge Chávez im Jahr 1910, der in peruanischen Zeitungen ebenfalls mit Edison und der Möglichkeit für Peru, sich durch Luftfahrt in ein ‚fortschrittliches‘ Land zu verwandeln, in Verbindung gebracht wird, vgl. HIATT: *Rarefied Air* (Dissertation), S. 31.

⁵⁵² Im Original: „capital da civilização“ oder „capital do mundo“, für beide vgl. „Uma catastrophe. Mortes“, in: *Gazeta de Notícias*, 13.05.1902, S. 1. „capital do mundo“ ebenfalls belegt für „Augusto Severo“, in: *Gazeta de Notícias*, 15.06.1902, S. 1.

⁵⁵³ Die Berichterstattung der Pariser Zeitungen ist Thema in vielen brasilianischen Artikeln. So ist die Rede von Pariser Nachrufen, die Severos Mut und sein Talent hervorheben, vgl. *Telegrammas. Pariz. 13 de maio*“ [1902]. Vgl. ebenso „Augusto Severo. O desastre do balão Pax“, in: *Jornal do Brasil*, 03.06.1902, S. 1 f.

– die von ihm neu entwickelten und in den Probeflügen (zu einem gewissen Grad) unter Beweis gestellten Prinzipien.⁵⁵⁴ Das häufig angeführte positive Urteil zahlreicher in- und ausländischer Autoritäten zu seiner Neukonzeption – etwa dasjenige seines Lehrmeisters an der *Escola Politécnica*, Dr. Pereira Reis, oder des Luftschiffers Renard – unterstrich eine solche Wahrnehmung.⁵⁵⁵ Weniger als erfolgekrönter Flieger, denn als Schöpfergeist vermochte also Augusto Severo an universale Erfinder- und Entdeckerfiguren anzuschließen und so zur Konstruktion Brasiliens als Erfindernation mit einer neuen Rolle in der Welt(geschichte) beizutragen.

Der Topos vom ‚verkannten Erfinder‘

Nicht nur über seinen Status als Luftfahrtpionier, sondern noch in weiterer Hinsicht ließ sich Severos Leben und Sterben mit Bartolomeu de Gusmão, aber auch mit universalen Größen der Kultur- und Geistesgeschichte in Verbindung bringen. So erschien Severo in einer Reihe mit Jesus, Kopernikus, Giordano Bruno und schließlich dem „Padre Voador“ Bartolomeu de Gusmão⁵⁵⁶, die – freilich auf unterschiedlichen Ebenen, da in unterschiedlichen historischen Kontexten wirkend – als Verfechter neuer Weltbilder gelten können, für die sie teilweise sogar in den Tod gingen oder deren Sterben zumindest nachträglich in diesem Sinne gedeutet wurde.⁵⁵⁷ Wie alle Genies hätten sie unter dem Unglauben und der

⁵⁵⁴ Vgl. „Augusto Severo“, in: *Jornal do Brasil*, 15.05.1902, S. 1 f. Für eine ähnliche Argumentation (der Unfall schränke den Wert seiner Erfindung nicht ein) vgl. „Uma catastrophe. Mortes“, in: *Gazeta de Noticias*, 13.05.1902, S. 1. Zu der von Severo entwickelten Konzeption eines halbstarren Luftschiffes mit einem Propeller auf Höhe der horizontalen Ballonachse anstatt auf Höhe der Ballongondel, die darauf abzielte, die bei Prallluftschiffen vorherrschende, die Flugsicherheit beeinträchtigende und die Geschwindigkeit begrenzende Instabilität zu überwinden, die nicht zuletzt auch Santos-Dumont zu diversen Gelegenheiten fast das Leben gekostet hätte, vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 208 ff. sowie VISONI: *Como Augusto Severo eliminou a tangagem*, S. 2-6.

⁵⁵⁵ Vgl. L. C.: „Augusto Severo“ [O Norte, 1902] und „Telegrammas. Pariz. 13 de maio“ [1902].

⁵⁵⁶ Vgl. J. Lamartine: „Um homem“, 10.06.1902.

⁵⁵⁷ Eine knappe, aber sehr differenzierte Darstellung zu dem 1600 in Rom verbrannten Dominikanermönch und Wissenschaftler Giordano Bruno, die sich seinem Märtyrerbekenntnis, aber auch vielfältigen Deutungsmustern seines Todes aus theologisch-dogmatischer sowie aus wissenschaftsgeschichtlicher Perspektive annähert, liegt vor mit Thomas MEYER: *Giordano Bruno, der Häretiker – Überbietung des Dogmas durch 'wahre Lehre'*, in: Weigel (Hg.): *Märtyrer-Porträts*, S. 237-239. Zur Frage, inwiefern der Kreuzestod Jesu, der dem Begriff des

Verfolgung ihrer Zeitgenossen gelitten. Im Falle Severos hätten sogar Freunde und Bewunderer den kompletten Erfolg seiner Erfindung angezweifelt, ihn belächelt, verspottet und verhöhnt.⁵⁵⁸

Der in seinem Ursprung auf die Leidensgeschichte Jesu zurückgehende und von einer Rhetorik der Heiligenviten inspirierte Topos vom missverstandenen oder gar verkannten Erfinder hatte sich im Verlauf des 18. und 19. Jahrhunderts herausgebildet. Basierend auf den akademischen Lobreden, die ein idealisiertes Bild von kürzlich verstorbenen Wissenschaftlern als überlegenen Wesen zeichneten, die sich genügsam und selbstlos dem größtmöglichen Nutzen für die Menschheit verschrieben, verfestigte sich die Vorstellung „von gelehrten Märtyrern, die tausend Qualen erleiden, um ihren Glauben zu verteidigen oder ihr Werk weiterzuführen“⁵⁵⁹. Nicht zuletzt hatte Severo höchstpersönlich in seiner am 17.07.1901 im Abgeordnetenhaus gehaltenen Rede auf die Leiden des von seinen ignoranten Mitmenschen nicht ernst genommenen, ausgebuhten und schließlich von der Inquisition verfolgten Erfinders und Genies Bartolomeu de Gusmão verwiesen und damit diese Denkfigur im Zusammenhang mit Luftfahrtpionieren bekräftigt.⁵⁶⁰

Martyriums vorausgeht, als Opfertod verstanden werden kann, vgl. Jan Willem van HENTEN: Jesus als Märtyrer, in: Horsch / Tremel (Hg.): Grenzgänger, S. 47-64.

⁵⁵⁸ Vgl. J. Lamartine: „Um homem“, 10.06.1902 und H. Castriciano: „Augusto Severo“, 10.06.1902.

⁵⁵⁹ Isabelle STENGERS / Bernadette BENSUADE-VINCENT: Märtyrer der Wissenschaft, in: Weigel (Hg.): Märtyrer-Porträts, S. 235-236, hier S. 235. Als exemplarische Studie zum Topos des von der Welt zurückgewiesenen Wissenschaftlers vgl. ferner Ohad PARNES: Semmelweis und Kammerer – 'verkannte Helden' des wissenschaftlichen Fortschritts, in: ebd., S. 252-256. Eine umfassende Studie zur Herausbildung der akademischen Lobrede (*éloge*) durch Fontanelle, Sekretär der Pariser Akademie der Wissenschaften, und seine Nachfolger ab 1699 liegt vor mit Charles B. PAUL: *Science and Immortality. The Éloges of the Paris Academy of Sciences (1699-1791)*, Berkeley, Calif. / Los Angeles / London 1980.

⁵⁶⁰ Freilich stützte sich diese Darstellung eher auf ein mythologisiertes Bild von de Gusmão denn auf historische Tatsachen. Zu Severos Rede vgl. „Navegação Aérea“ [10.06.1902]. Das dort angegebene Datum (14.07) ist nicht korrekt. Zur Quellenkritik vgl. auch Fußnote 472. Ähnlich wie Severo mit seinen Ausführungen zum ‚verkannten Erfinder‘ Bartolomeu de Gusmão das Ziel verfolgte, die Abgeordnetenkammer von der Wichtigkeit eines nationalen Preisgeldes für Santos-Dumont zu überzeugen, das diesem angesichts seiner verheißungsvollen Probeflüge die Perfektionierung seiner Luftschiffe ermöglichen solle, wird nun die Schilderung von Severos Kampf zum Argument für Ausgleichszahlungen der Regierung an Severos Hinterbliebene, die er infolge seiner hohen Ausgaben für die Fliegerei in Armut hinterlassen habe, vgl. „A Augusto Severo. Homenagem do Tagarela“, in: Tagarela, 17.05.1902, S. 8. Die Rede und das daraus entstandene Gesetzesprojekt (Nr. 112, 1901) im Wortlaut sind nachzulesen in der Protokollierung der „Sessão de 17.07.1901“ in den *Anais da Câmara dos Deputados* (S. 201

Der Topos vom ‚verkannten Erfinder‘ unterstrich Severos Status als mehrfaches Opfer („victima“) und ließ sein aeronautisches Scheitern in einem neuen Licht erscheinen. Verantwortlich für seinen Absturz, so erklärt der Poet Castriciano mit Metaphern aus der Welt der fliegenden Tiere, sei

„a nossa ignorancia de aves rasteiras, incapazes de comprehender que as aguias não adejam com azas de borboleta [...] Deixamol-o entregue ás suas proprias forças, á sua pobreza de nababo de talento: e o resultado ahi está: Augusto Severo, tão grande, cahiu fulminado pela nossa pequenez.“⁵⁶¹

Severos Größe standen die „Kleinheit“ oder auch der Kleingeist seiner Zeitgenossen nicht nur gegenüber, sie wurden auch in einen kausalen Zusammenhang gebracht, denn er, der nur mit „Schmetterlingsflügeln“ ausgestattete „Adler“, sei buchstäblich als Opfer der brasilianischen Gesellschaft und ihrer Regierung „gefallen“, denen als „Kriechvögel“ die Welt des Fliegens völlig fern liege. So hätten die nationalen Entscheidungsträger der Luftfahrt nicht die entscheidende Priorität gegeben und ihn „seinen eigenen Kräften“, seiner „Armut“ ausgeliefert.⁵⁶² Letztlich habe er – wider besseren Wissens – aus der Not heraus, weil er sich den Elektromotor nicht leisten konnte, einen mit Petroleum betriebenen Motor eingesetzt und so die Explosion, den Unfall und seinen eigenen Tod herbeigeführt.⁵⁶³ Damit konnte sein konkreter Misserfolg auf die mangelnden Ressourcen und letztlich die fehlende Unterstützung der Regierung zurückgeführt werden. Seine Größe als Erfinderheld dagegen erlitt keinerlei Einbruch.

und 212), online verfügbar innerhalb der *Coleção* „Anais da Câmara dos Deputados“ unter http://imagem.camara.gov.br/dc_20b.asp?selCodColecaoCsv=A&Datain=17/7/1901, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Eine (fragmentarische) Abschrift des Sitzungsprotokolls mit Schwerpunkt auf den Gesetzeserlass findet sich zudem als Dokument „SD1276“ im *Acervo Santos-Dumont* des CENDOC. Die Rede ist zudem in zahlreichen Medien in Auszügen reproduziert, vgl. dazu Fußnote 598.

⁵⁶¹ H. Castriciano: „Augusto Severo“, 10.06.1902.

⁵⁶² Für die portugiesischen Originale siehe obiges Zitat (Fußnote 561).

⁵⁶³ Vgl. „Augusto Severo“, in: *Jornal do Brasil*, 15.05.1902, S. 1 f. Selbst wenn eine Explosion mit einem Elektromotor wohl kaum eingetreten wäre, greift diese Interpretation der Unfallursachen etwas kurz, denn die Explosion gründete nicht allein in der Art des verwendeten Motors, sondern im Zusammenspiel vieler Faktoren. Zu unterschiedlichen zeitgenössischen und späteren Erklärungsversuchen vgl. SANTOS DUMONT: *Os meus balões*, S. 148 f. und 230; INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 215; VISONI: *Como Augusto Severo eliminou a tangagem*, S. 7; BARROS: *Santos Dumont. O homem voa!*, S. 50; BARROS: *Santos-Dumont e a invenção do vôo*, S. 58; VILLARES: *Santos-Dumont*, S. 17 f.

Aber auch in weiterer Hinsicht erschien er, der sein zweites Projekt selbst finanzieren musste, als „Opfer seiner eigenen Armut“⁵⁶⁴. Zahlreiche Bilder wurden angeführt, um zu veranschaulichen, in welchem Maße sich Severo mitsamt seiner Familie für sein Luftschiff *Pax* aufgeopfert⁵⁶⁵ und – ähnlich wie Jesus und die Heiligen⁵⁶⁶ – auf jeglichen „materiellen Komfort“⁵⁶⁷ und Wohlstand verzichtet habe. So wie der französische Emaille-Künstler Bernardo Palissy (1510-1590) seine wertvollsten Möbel verbrannt habe, um seine Brennöfen am Laufen zu halten, habe Augusto Severo die Familienjuwelen im Pfandhaus eingesetzt, um die *Pax* zu vollenden.⁵⁶⁸ Der Rückgriff auf ähnliche Schicksale in einer weit zurückreichenden Vergangenheit – die den Zeitgenossen aber sehr präsent waren, da sich Palissy im 19. Jahrhundert vor allem in Frankreich, aber auch in England, Portugal und andernorts zu einer legendenumwobenen Kultfigur entwickelt hatte, – verstärkte dabei die Romantisierung der Figur des selbstlosen, kämpferischen Erfinderhelden, der sich zum Wohle anderer einsetzte.⁵⁶⁹

⁵⁶⁴ Im Original: „victima de sua pobreza“, vgl. „Augusto Severo“, in: *Jornal do Brasil*, 15.05.1902, S. 1 f. Zwar entstammte Severo nicht unbedingt einer armen Familie, doch waren die Ausgaben für die Konstruktion und Instandhaltung von Luftschiffen immens und ohne Förder- oder Preisgelder kaum selbst tragbar, vgl. dazu unter anderem Luiz Eduardo Miranda José RODRIGUES: Dimitri Sensaud de Lavaud. O Primeiro Vôo da América do Sul, in: *Revista Eletrônica AeroDesign Magazine* Bd. 1 / H. 1 (2009), S. 1-7, hier S. 1. Zu den konkreten Schwierigkeiten bei der Produktion der *Pax* vgl. VISONI: Último voo, o. S.

⁵⁶⁵ Beispielsweise habe Severo die Ausbildung seiner Kinder aufgeschoben, vgl. H. Castriçiano: „Augusto Severo“, 10.06.1902.

⁵⁶⁶ Vgl. dazu ZWICKER: Nationale Märtyrer, S. 264.

⁵⁶⁷ Im Original: „sacrifício do conforto material“, vgl. L. C.: „Augusto Severo“ [O Norte, 1902].

⁵⁶⁸ Vgl. J. Lamartine: „Um homem“, 10.06.1902. Vgl. ferner H. Castriçiano: „Augusto Severo“, 10.06.1902.

⁵⁶⁹ Als knappe Einführung in Leben und Werk von Palissy und zur Entstehung der Palissy-Legende und eines Palissy-Kultes im 19. Jahrhundert vgl. die Einleitung in Leonard N. AMICO: *Bernard Palissy. In Search of Earthly Paradise*, Paris / New York 1996, vor allem S. 6 f. Katz datiert die „Palissy revival period“ (dt. „Periode des Wiederauflebens von Palissy“) auf die Zeit zwischen 1843 und 1900, vgl. Marshall P. KATZ / Robert LEHR: *Palissy Ware. Nineteenth-Century French Ceramists from Avisseau to Renoleau*, London / Atlantic Highlands, N.J. 1996, S. 11. Die Anekdote des Verfeuerns der eigenen Möbel entstammt dem Bericht aus der Feder Palissys, der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in verschiedenen Sprachen neu aufgelegt wurde. Für die deutsche Ausgabe vgl. Bernard PALISSY: *Palissy der Hugenotten-Töpfer. Eine Erzählung aus dem französischen Religionskriege*, Bremen 1866, S. 51. Die französische Version *Les oeuvres de maistre Bernard Palissy* von 1888 ist online verfügbar unter <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k680213>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Die starke

Entsprechend ließ der Ort des aeronautischen Wirkens und damit auch des Sterbens „da draußen“⁵⁷⁰ im Ausland seine Opferbereitschaft („sacrificium“) für die *pátria* noch größer erscheinen. Er habe lange, harte Winter ertragen müssen⁵⁷¹ und befand sich „im Ausland, weit entfernt vom ewig blauen Himmel der geliebten Heimat“⁵⁷². Um seinen Einsatz für das ‚Vaterland‘ hervorzuheben, wurde das Sterben fernab der Heimat dem an der „patria“ ausgerichteten Lebenswerk gegenübergestellt: „desastradamente morto no estrangeiro, quando sonhando glorias para a Patria querida“⁵⁷³.

Diesen und vielen weiteren „Anstrengungen“⁵⁷⁴ erlegen glich Severo den frühchristlichen Märtyrern als „Figuren des Erleidens – wenn auch eines Erleidens, dessen Verlauf und Bedeutung sie selbst in die Hand zu nehmen suchten“⁵⁷⁵. Zugleich wurde sein Leben als „Odyssee“ geschildert: er musste einen „Kampf“ mit seinen Kräften und (knappen) persönlichen Ressourcen durchstehen und

Wirkmacht, die dieser Lebensmoment im 19. Jahrhundert entfaltete, zeigt sich in Theaterstücken, Romanen und zahlreichen gemalten Moralstücken, aber auch in Alexandre-Evariste Fragonards (1780-1850) Gemälde zu dieser Szene *Bernard Palissy brûlant les tables et le plancher de la maison*, reproduziert in Mark STOLL: "Sagacious" Bernard Palissy. Pinchot, Marsh, and the Connecticut Origins of American Conservation, in: *Environmental History* Bd. 16 / H. 1 (2011), S. 4-37, Figure 3, auch online verfügbar über den Direktlink <http://envhis.oxfordjournals.org/content/16/1/4/F3>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018; zu anderen Verbildlichungen dieser Szene vgl. AMICO: Bernard Palissy, S. 7. Das Bild des sich aufopfernden Erfinders dürfte nicht nur durch Palissys eigenen Bericht, sondern auch durch Fontanelles Wertschätzung gegenüber Palissy in der 1880 veröffentlichten *Histoire de l'Académie des sciences* geprägt worden sein. Vgl. dazu Sarah KELLER: *Experiment versus Dogma. Francis Bacons Erkenntnis- und Lernprogramm*, Bern / Berlin u. a. 2005, S. 235 und auch Fußnote 559.

⁵⁷⁰ Im Original: „là fora“, vgl. H. Castriçiano: „Augusto Severo“, 10.06.1902.

⁵⁷¹ Der Winter habe die Flugversuche zudem immer weiter hinausgezögert und die Erhaltungskosten enorm in die Höhe getrieben, vgl. Eloy de Souza: „Uma recordação“, 10.06.1902.

⁵⁷² Im Original: „no estrangeiro, distante do ceu eternamente azul da terra bem amada“, vgl. H. Castriçiano: „Augusto Severo“, 10.06.1902.

⁵⁷³ „Acta da 10ª sessão ordinária de 5 de Junho de 1902“, in: Revista do Instituto Historico e Geographico de São Paulo, Vol. VII, 1902, São Paulo: 1903, S. 552 ff., hier S. 553. Ähnlich formuliert als: „sua Patria [...] que elle estava immortalisando no estrangeiro“, vgl. „Augusto Severo“, in: Jornal do Brasil, 13.05.1902, S. 1.

⁵⁷⁴ Im Original: „esforços“, vgl. unter anderem „Uma catastrophe. Mortes“, in: Gazeta de Noticias, 13.05.1902, S. 1.

⁵⁷⁵ WEIGEL: Schauplätze, Figuren, Umformungen, S. 12.

ungerechter Kritik und kleinlicher Rache „die Stirn bieten“⁵⁷⁶. Die Symbolik des Kampfes, der im metaphorischen Sinn als innerer oder geistiger Kampf Bestandteil zahlreicher Märtyrergeschichten ist, wurde durch Attribute wie Severos „Gladiatorenbrust“⁵⁷⁷, sein Aussehen als „schöner Typus des antiken, kräftigen, männlichen Römers“⁵⁷⁸ und durch die Charakterisierung seines Sterbens als das eines „Soldaten“⁵⁷⁹ aufgenommen und verstärkt.⁵⁸⁰ Letztlich stieg Severo basierend auf der Charakterisierung als kämpferischer Erfindergeist in die Riege der bedeutenden universalen Erfinderfiguren auf. So heißt es, er sei nun Teil des „unermesslichen Martyrologiums, in dem die großen Erfinder aufgelistet werden sowie diejenigen, die großartige Ideen verfechten, für diese arbeiten und kämpfen“⁵⁸¹.

Vor der doppelten Kontrastfolie einerseits der Opfer („sacrificia“), die Severo zu Lebzeiten brachte und die sich analog zur profanierten Opfersemantik in der Moderne vor allem als „Entsagungen“ und „Verzicht auf etwas“ fassen lassen⁵⁸², und andererseits dem durch fehlende Ressourcen und mangelnde Unterstützung durch Regierung und Gesellschaft verschuldeten Unfall, dessen Opfer („victima“) er wurde und damit sein Leben und das Glück seiner Familie opferte

⁵⁷⁶ Im Original: „odisséa“ / „luctar“ / „affrontar“, für alle drei vgl. „A Augusto Severo. Homenagem do Tagarela“, in: Tagarela, 17.05.1902, S. 8.

⁵⁷⁷ Im Original: „peito de gladiador“, vgl. Eloy de Souza: „Uma recordação“, 10.06.1902.

⁵⁷⁸ Im Original: „bello typo de romano antigo, forte, másculo“, vgl. L. C.: „Augusto Severo“ [O Norte, 1902].

⁵⁷⁹ Im Original: „morreu como morrem os soldados“, vgl. „A Catastrophe do Pax“, in: Ilustração Brasileira, 01.07.1902, S. 267. Vgl. ferner „cahindo, morrendo, tem a morta [sic] gloriosa do soldado no seu dever e na lide“, aus: „Uma catastrophe. Mortes“, in: Gazeta de Noticias, 13.05.1902, S. 1. Zur (späteren) Parallelisierung des Sterbens von Soldaten und Piloten vgl. zudem RIEGER: Technology, S. 130.

⁵⁸⁰ Die Metapher geht zurück auf die griechische Tragödie und die später in den Amphitheatern des römischen Kaiserreiches blutig ausgetragen und faktisch tödlichen Tierkämpfe, zu denen sich bekennende Christen verurteilt wurden, die diesem Kampf gemäß der Märtyrererzählungen stoisch oder gar freudig entgegen traten. Eine weitere Ausprägung der Kämpferfigur findet sich im Islam und im Christentum in der Gestalt des „Soldaten Christi“ oder auch im „Kämpfer für den rechten Glauben“. Die entsprechende säkulare Version sieht Weigel in dem für das Vaterland kämpfenden Soldaten, vgl. WEIGEL: Schauplätze, Figuren, Umformungen, S. 12, 26 ff. und 32 f.

⁵⁸¹ Im Original: „martyriologico [sic] immenso, em que se alistam os grandes inventores e os que defendem, trabalham e batalham em prol das grandes idéas“, vgl. „Uma catastrophe. Mortes“, in: Gazeta de Noticias, 13.05.1902, S. 1.

⁵⁸² Vgl. WEIGEL: Schauplätze, Figuren, Umformungen, S. 34.

(,sacrificium‘)⁵⁸³, vergrößerte sich also die Bedeutung dessen, ‚wofür‘ er starb. Diesem „Bekenntnis“⁵⁸⁴ seines Sterbens nähern wir uns im Folgenden aus weiteren Perspektiven.

Severos Sterben für den ‚universalen Frieden‘

Ob als „Märtyrer der Wissenschaft“ oder aber auch spezifischer als „Märtyrer der Luftfahrt“⁵⁸⁵ – fest steht für die „sekundären Zeugen“⁵⁸⁶, dass Severo als „Opfer seiner Pflicht“⁵⁸⁷, „im Dienst für eine noble Sache“⁵⁸⁸, allgemein gesprochen „für die Menschheit“⁵⁸⁹ gestorben sei. Sein Projekt, sein Ideal, sein Traum sei es gewesen, durch Luftfahrt den „universalen Frieden“ herzustellen und dafür habe er sich schließlich geopfert.⁵⁹⁰

Mit dem Verweis auf den ‚universalen Frieden‘ orientierte sich die posthume Deutung seines Todes nicht nur an global zirkulierenden Ideen – die Vision von Luftfahrt als Mittel des Weltfriedens war seinerzeit unter Luftfahrern weit verbreitet⁵⁹¹ –, sondern auch an Severos eigenem Bekenntnis. Am deutlichsten

⁵⁸³ Das Motiv des doppelten Opfers zu Lebzeiten und mittels des Todes taucht unter anderem explizit auf in „Uma catastrophe. Mortes“, in: *Gazeta de Noticias*, 13.05.1902, S. 1.

⁵⁸⁴ Begriff nach WEIGEL: *Schauplätze, Figuren, Umformungen*, S. 14.

⁵⁸⁵ Im Original: „martyres [...] da aviação“, vgl. L. C.: „Augusto Severo“ [O Norte, 1902] und „marty[es] da navegação aérea“, vgl. „As victimas precursoras das grandes idéas“, [1923], o. S. Bei letzterem Artikel ist die genaue Quelle nicht identifizierbar. Es handelt sich um einen eingerahmten Zeitungsausschnitt aus der Sammlung der *Fundação Santos Dumont*.

⁵⁸⁶ Angesichts der Erkenntnis, dass die Tätigkeit des Zeugens nach außen gerichtet und auf Adressaten beziehungsweise die Herstellung von Öffentlichkeit angewiesen sei, hebt Aleida Assmann die Rolle der „sekundären Zeugen“ hervor, „die die religiöse Botschaft kodieren, und zu einer fundierenden Geschichte ausgestalten, auf die sich Glaubensgemeinschaften gründen“, vgl. ASSMANN: *Vier Grundtypen von Zeugenschaft*, S. 13, 16 und 23.

⁵⁸⁷ Im Original: „victima do dever“, vgl. „Uma catastrophe. Mortes“, in: *Gazeta de Noticias*, 13.05.1902, S. 1.

⁵⁸⁸ Im Original: „ao serviço de uma nobre causa“, vgl. „As victimas precursoras das grandes idéas“, [1923] o. S.

⁵⁸⁹ Im Original: „Morrer pela humanidade“, vgl. Manuel Pereira Reis: „Augusto Severo“, 10.06.1902.

⁵⁹⁰ Im Original: „paz universal“, vgl. Manuel Pereira Reis: „Augusto Severo“, 10.06.1902.

⁵⁹¹ Unter anderem Alberto Santos-Dumont und Otto Lilienthal zählten zu den Verfechtern dieser Idee. Zu Lilienthal vgl. Helmuth TRISCHLER: *Utopie und Realität. Flugvisionen in der Ära der technischen Verwirklichung des Fliegens*, in: Bauer / Behringer (Hg.): *Fliegen und Schweben*, S. 344-360, hier S. 353. Zu Santos-Dumont vgl. exemplarisch seinen Vortrag auf dem Zweiten Panamerikanischen Kongress in Washington zur Jahreswende 1915/16 (für die

spiegelte sich Severos Streben nach ‚universalem Frieden‘ im Namen *Pax* (dt. „Friede“), den er seinem Luftschiff verliehen hatte: „elle, escrevendo, como escreveu, a palavra santa da humanidade, a palavra – Pax, sobre o seu invento, querendo gravar nos céus ao lado do sol, essa palavra magica dos pensadores modernos, dos grandes corações do passado“⁵⁹². Anhand des Verweises auf dieses „heilige Wort der Menschheit“, das sich zum Höhepunkt seines aeronautischen Wirkens – aber auch Sterbens – gewissermaßen am Himmel „eingravierte“ und damit für alle Zuschauer sichtbar war, konnte also zum einen Severo in eine Reihe mit anderen bedeutsamen „modernen Denkern“ der Vergangenheit gestellt werden und zum anderen sein Sterben als eines ‚für‘ die Menschheit inszeniert werden.

Gleichzeitig verwies der Name *Pax* nicht nur auf die Idee des Weltfriedens und damit die Ausrichtung seines Schaffens zu Lebzeiten (und das ‚wofür‘ seines Sterbens), sondern symbolisierte ebenso seinen Tod, der nach christlichen Vorstellungen mit der *pax eterna*, dem ‚ewigen Frieden‘ einherging. Entsprechende Assoziationen weckte ein Text über Severo, der die Namensgebung des Luftschiffes *Pax* als „Vorzeichen“ bewertet, das Fatalisten beeindrucke oder erschüttere.⁵⁹³ Anhand des Friedensbegriffes ließ sich also nicht nur das auf den ‚universalen Frieden‘ ausgerichtete ‚wofür‘ seines Sterbens, sondern auch der Übergang zwischen Dies- und Jenseits veranschaulichen.

Severos Zukunftsvision des Weltfriedens und der Völkerverständigung artikuliert sich an seinem Todestag nicht nur im Namen des Luftschiffes, sondern darüber hinaus auch in Form vielfach reproduzierter Darstellungen, die er (buchstäblich als Flugblätter) aus der fliegenden *Pax* über das in Issy-les-Moulineaux stationierte französische Heer oder auch über ganz Paris herabfallen lassen wollte (Abbildung 12).

genauen Quellenangaben und weitere Ausführungen vgl. Kapitel 3.2 und insbesondere Fußnote 1370). Für ähnliche, hauptsächlich von US-amerikanischen Schriftstellern, Journalisten und Luftfahrern verbreitete Utopien von Luftfahrt als Friedensbringer bis in die Jahre vor dem Ersten Weltkrieg vgl. zudem VAN RIPER: *Imagining Flight*, S. 27-30. Für Charles Lindberghs Visionen von Luftfahrt als Mittel der Völkerverständigung und des Weltfriedens vgl. zudem WOHL: *Republic of the Air*, S. 117.

⁵⁹² „Uma catastrophe. Mortes“, in: *Gazeta de Noticias*, 13.05.1902, S. 1.

⁵⁹³ Im Original: „O nome de Pax [...] tinha alguma cousa de presago, propria a impressionar fatalistas“, vgl. „A Catastrophe do Pax“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.07.1902, S. 267.

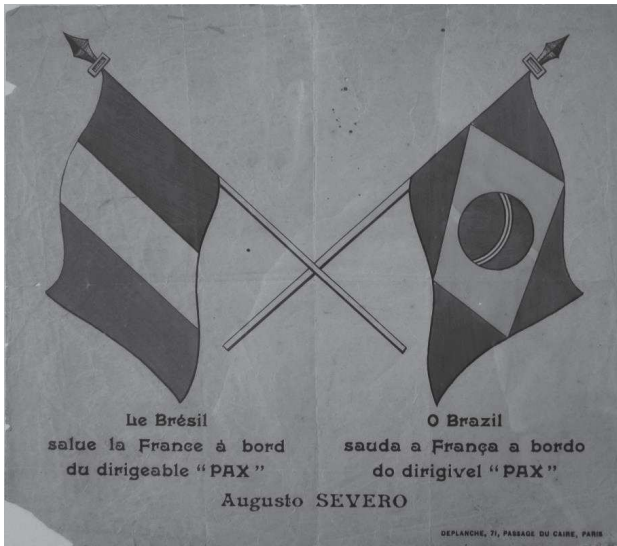


Abbildung 12: ‚Flugblatt‘ Augusto Severo [1902]. *Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo* (Coleção Alberto Santos Dumont, „ARQ 8, D4758“).

Sie zeigen zwei ineinander verschränkte Flaggen von Frankreich und Brasilien und enthielten eine zweisprachig aufgedruckte Grußbotschaft: „Le Brésil salue la France à bord du dirigeable ‚PAX‘ / O Brazil saudá a França a bordo do dirigível ‚PAX‘ / Augusto SEVERO“ (dt. „Brasilien grüßt Frankreich an Bord des Luftschiffes ‚PAX‘ / Augusto SEVERO“).⁵⁹⁴ In Paris bei den Aufräumarbeiten am Boden gefunden und vom Verlagshaus *Deplanche* als Souvenirs vertrieben und im Falle einzelner Unikate sogar mit Seidenfragmenten der Ballonhülle der *Pax*

⁵⁹⁴ Alle Großbuchstaben im Original. Die hohe Anzahl verfügbarer Exemplare in brasilianischen Archiven spricht für eine größere Auflage und damit eine relativ weitläufige Verbreitung. So finden sich je eine Ausführung im Museum und im Archiv des *MUSAL* („Caixa 095 Augusto Severo“) sowie drei Exemplare in den Beständen des *Museu Paulista* (Coleção Alberto Santos Dumont, „ARQ 8, D4758“). Als (Farb-) Reproduktion aus einem 1922 in Paris erschienenen Buch von Henry de la Vaulx inklusive quellenkritischer Angaben zudem online zugänglich auf den Seiten der *Digital Gallery* der *New York Public Library* („Feuille jetée du dirigeable Pax par Severo, publiée par Deplanche“), verfügbar unter <https://digitalcollections.nypl.org/items/627ee792-a1ad-31ea-e040-e00a18062c1f>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Zum geplanten Einsatz der Flugblätter vgl. FERNANDES: *Pioneiro esquecido*, ohne Seitenangabe, und „M. Severo’s awful fate“, in: *The New York Times*, 01.06.1902, o. S.

angereichert⁵⁹⁵, nahmen diese Überreste als Gegenstände kultischer Verehrung die Funktion säkularer ‚Reliquien‘ ein.⁵⁹⁶ Dabei legten diese ‚modernen‘ Reliquien nicht nur Zeugnis von seinem letzten Flug und damit seinem Sterben ab, sondern symbolisierten zugleich Severos Eintreten für die ‚Verbrüderung‘ und den Frieden zwischen den Nationen und damit das ‚wofür‘ seines Sterbens.

Doch am deutlichsten hatte Severo seine Vorstellungen vom Nutzen der Luftschiffe zur Herstellung des weltweiten Friedens in einer Rede anlässlich einer geplanten Hommage an Santos-Dumont in der Sitzung der *Câmara dos Deputados* am 17.07.1901 ausgemalt:⁵⁹⁷

„poder garantir a paz, porque o balão dirigível é arma tão grande, tão poderosa, que pôde carregar consigo o incêndio às matas, aos campos cultivados, às pastagens e às cidades, e contra o incêndio só a capitulação. (**Muito bem**). Pôde e há de garantir a paz, sim, porque pôde chegar sôbre o inimigo, guardado por uma nuvem que lhe servirá de manto, sem ser pressentido, e derramar, com o incêndio, a miséria sôbre um país inteiro. E diante de tal expectativa, a sabedoria humana, a garantia da vida, o instinto da conservação do indivíduo e das nações, só têm um remédio, uma saída: o acôrdio fraternal. (**Aplausos; muito bem**). Então, o Brasil, ampliando a fórmula de Monroe – ‚A América para os Americanos‘ dirá ‚A TERRA PARA A HUMANIDADE!‘ (**Muito bem; muito bem**)“⁵⁹⁸

Offensichtlich war sich Severo durchaus des militärischen Potentials von Luftschiffen bewusst.⁵⁹⁹ Doch dieses stand für ihn in keinem eklatanten Widerspruch

⁵⁹⁵ Dies trifft auf das im *MUSAL* ausgestellte Exemplar zu. Zu den Ballonsouvenirs vgl. ferner WYKEHAM: Santos-Dumont, S. 162.

⁵⁹⁶ Vgl. dazu WEIGEL: Schauplätze, Figuren, Umformungen, S. 14 und ZWICKER: Nationale Märtyrer, S. 283-287.

⁵⁹⁷ Ein weiterer Beleg für die von Severo verfochtene Idee von Luftfahrt als universales Friedensinstrument findet sich im Interview mit einem Reporter der französischen Zeitung *Le Petit Phare* aus Nantes vom 15.10.1901, das in einer Zeitung aus Recife auf Portugiesisch abgedruckt wurde: „já estou vendo o meu aerostato [...] pairando sobre o mundo como um signal de paz universal“, vgl. „O Balão Pax“, in: *A Provincia*, 22.11.1901, S. 1. Datum des Interviews nach VISONI: Último voo, o. S.

⁵⁹⁸ Fette Hervorhebungen im Original, vgl. Augusto Severo: Rede vom 17.07.1901 in der Sitzung der *Câmara dos Deputados*, in: „Anais do Congresso Nacional“, zitiert nach BARROS: *Aeronáutica Brasileira*, S. 158 f. Für weitere Quellenhinweise vgl. auch die Fußnoten 472 und 560.

⁵⁹⁹ Dies lässt sich nicht nur am Zitat ablesen. Bereits sein durch den damaligen Regierungschef und Militär Floriano Peixoto und die Landesregierung finanziertes erstes Ballonprojekt *Bartolomeu de Gusmão* sollte gegen die Anführer der *Revolta da Armada*, d. h. zur militärischen Lösung eines landesinternen Konfliktes eingesetzt werden, der sich dann aber anderweitig entschärfte. Vgl. dazu INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 209 f. und 230.

zum Ziel des ‚universalen Friedens‘. Vielmehr müssten gerade die bald umsetzbaren Möglichkeiten in der Luftfahrt zum Frieden führen, denn in seiner – im Rückblick arglos anmutenden – Vorstellung würde sich die „weise Menschheit“ mit ihrem „Instinkt“ der Lebensbejahung und -bewahrung wegen des ungekannten zerstörerischen Ausmaßes der Luftschiffe, das er in dieser Rede konkret und bildhaft ausmalte, auf Friedensschlüsse und „Verbrüderung“ einigen. Es ist also die (kriegerisch unversehrte) „Erde“, für die Brasilien zum Wohle der „Menschheit“ mittels der Entwicklung der lenkbaren Ballone eintreten werde.

Damit kam Brasilien eine besondere Aufgabe zu. Der in dieser Rede postulierte Universalismus trat also nicht hinter dem Nationalismus zurück, sondern wurde vielmehr nationalistisch überformt. So führte der hier in abgewandelter Form zitierte Ausspruch aus der 1823 vom damaligen US-Präsidenten James Monroe verlesenen ‚Monroe-Doktrin‘, die einerseits auf den Ausschluss Europas vom amerikanischen Doppelkontinent abzielte, andererseits aber auch eine Grundlage für hegemoniale Bestrebungen der USA legte⁶⁰⁰, zweierlei vor Augen. Zum einen spiegelte die Erweiterung „Brasilien [...] wird sagen ‚DIE ERDE FÜR DIE MENSCHHEIT‘“ den universalistischen Anspruch, den Severo sich und der Luftfahrerei auferlegte. Zum anderen zeigte sich darin seine (Wunsch-) Vorstellung von Brasiliens Platz in der Welt – und vielleicht auch diejenige seiner Zuhörer. Im Zuge der Luftfahrtentwicklung trat nun nicht mehr Monroe als nordamerikanischer Stellvertreter der Amerikas, sondern Brasilien als Anwalt der Erde und der Menschheit auf den Plan. Die Aussage kann also auch gelesen werden als Ausdruck der Hoffnung auf eine sich im Zuge der Luftfahrtentwicklung wandelnde Rolle Brasiliens vom Spielball zwischen europäischen und hemisphärischen Ansprüchen zum eigenständigen Subjekt der Weltgeschichte.

Die positive Aufnahme dieser Gedanken durch die anderen Abgeordneten in der *Câmara* lässt sich an den in Klammern protokollierten Kommentaren („Applaus“ und „sehr gut“) an entsprechenden Stellen ablesen. So kann angenommen werden, dass Severo mit dieser Vision weite Teile der politischen Eliten begeistern konnte. Bereits 1901 in der nationalen und internationalen Presse

⁶⁰⁰ Für eine deutsche Übersetzung und kurze Einführung zur ‚Monroe-Doktrin‘ vgl. RINKE / FISCHER / SCHULZE: *Geschichte Lateinamerikas*, S. 31 ff. Vgl. außerdem Stefan RINKE: *Lateinamerika und die USA. Eine Geschichte zwischen Räumen – von der Kolonialzeit bis heute*, Darmstadt 2012, S. 26 f.

abgedruckt und kommentiert⁶⁰¹, wurde die Rede nach Severos Tod erneut in Auszügen publiziert⁶⁰² und somit nicht nur das ‚Sterben für‘ diese Idee, sondern auch die Brasilien zugedachte Rolle im Weltgeschehen mittels Severos eigener Worte bekräftigt:

„mas eu confio que, não longe de hoje, por Dumont ou qualquer outro brasileiro [es sei an dieser Stelle dahingestellt, ob er selbst sich in dieser Rolle sah], poderemos ver passar por cima de todos os povos e ao lado do estandarte da paz o *auri-verde pandão da minha terra*. Por cima de todos os paizes será Brasil.“⁶⁰³

Nicht nur der „Friedensbanner“, sondern zugleich die „goldgrüne“ (brasilianische) Flagge schwebten in dieser Zukunftsvorhersage „über allen Völkern“. Die Flagge Brasiliens und damit die brasilianische Nation würden sich also gleichermaßen buchstäblich wie metaphorisch „über alle Länder“ erheben.

Severos Vision des ‚universalen Friedens‘ spiegelte also keineswegs Vorstellungen von der Welt als einem abstrakten, homogenen, uniformen Gebilde. Vielmehr offenbarten und konkretisierten sich nicht nur in seinen eigenen Aussagen, sondern auch in den posthumen Auslegungen dieser Zukunftsvision durch seine Zeitgenossen Fragmentierungen der Welt. So sah Pereira Reis in den lenkbaren Ballonen mit ihrem revolutionären kriegesischen Potential Mittel, die aktuell verwendeten Waffen ineffizient zu machen, der herkömmlichen Aufrüstung Grenzen zu setzen und damit die militärische Stärke verschiedener Nationen zu „nivellieren“ und den ‚universalen Frieden‘ herbeizuführen. Er wertete diesen Schritt als Chance, das „Ungleichgewicht“ zwischen den Nationen aufzuheben, das entstehe, da die „schwachen“ oder auch „kleinen Nationen“ sich aufgrund fehlender Mittel nicht in gleichem Maße mit Waffen ausrüsten könnten wie die „Großmächte“. Durch die Versorgung der „kleinen Nationen“ mit Luftschiffen werde der von Severo anvisierte ‚universale Frieden‘ erreicht.⁶⁰⁴ Wo Brasilien in diesem Gefüge zu verorten war und mit welchen Mitteln die so genannten „kleinen Nationen“ sich Luftwaffen beschaffen könnten, bleibt offen. Deutlich wird jedoch, dass Pereira Reis die Welt nach militärischen Kriterien in

⁶⁰¹ Vgl. INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 199 ff.

⁶⁰² Vgl. unter anderem „Navegação Aérea“ [10.06.1902].

⁶⁰³ Kursiv im Original, vgl. „Navegação Aérea“ [10.06.1902].

⁶⁰⁴ Im Original: „nivelando todas as potencias“, „Destruir essa desigualdade“, „nações fracas“, „nações pequenas“, „grandes potencias“, für alle vgl. Manuel Pereira Reis: „Augusto Severo“, 10.06.1902.

„schwache“ und „starke“ Nationen unterteilt. Wenngleich also die Darstellung Severos als Erfinder und Visionär des Weltfriedens auf den ersten Blick das universal ausgerichtete Schaffen im Dienste der Menschheit und damit eine homogene supranationale Bezugsebene betonte, so verband sich diese zugleich mit Vorstellungen von einem (neuen) Platz Brasiliens in der Welt.

Severos Tod als doppeltes ‚Opfer‘ für die ‚patria‘

Severo starb also gemäß der Deutungen seiner Zeitgenossen nicht nur für die Wissenschaft, spezifischer für die Lenkbarkeit von Ballonen, sondern auch für das Ideal des ‚universalen Friedens‘. Damit stand sein Wirken und Sterben einerseits im Dienste der Menschheit, andererseits erhöhte er damit die Nation, wie auch der folgende Kommentar zusammenfasst:

„E o que o fez subir tão alto e de tão alto precipitar-se, não foi somente o amor á Gloria [...], mas a suprema aspiração de enaltecer a Patria [...] e servir á Humanidade, para a qual sonhava um futuro de grandeza, e de felicidade á sombra da Paz universal.“⁶⁰⁵

Dabei konnte seine ‚Brasilianität‘ – die Prämisse für die Übertragung seiner Verdienste auf die Nation, aber auch für die Rückbindung seines Sterbens als ‚Opfer für‘ die Nation – nicht nur über den Geburtsort und kulturell-‚rassische‘ Kriterien (wie bei Bartolomeu de Gusmão und Santos-Dumont), sondern auch auf weiterer Ebene hergestellt werden: „elle era profundamente brasileiro, na origem, na raça, no sagrado berço que o viu nascer, nas crenças, nos ideais e na fé republicana“⁶⁰⁶. Der letzte Teil der Aussage verweist auf Severos Einsatz für republikanische Ideale sowie für die Abschaffung der Sklaverei. Severos Zugehörigkeit zur brasilianischen Nation ergab sich also in großem Maße aus seinem fundamentalen Beitrag zur politischen Konstituierung der jungen Republik.⁶⁰⁷ Somit lagen gleich mehrere Gründe vor, ihn als „Patriot[en] und erfahrene[n] Bedienstete[n] des Vaterlandes“⁶⁰⁸ zu erinnern.

Nicht zuletzt hatte Severo selbst die Grundlagen für die diskursive Verknüpfung von politischer und aeronautischer Sphäre gelegt. So hatte Severo

⁶⁰⁵ Ferreira Chaves: „Augusto Severo“, 10.06.1902.

⁶⁰⁶ „Uma catastrophe. Mortes“, in: Gazeta de Noticias, 13.05.1902, S. 1.

⁶⁰⁷ Zur politischen Karriere Augusto Severos siehe auch oben bei Fußnote 435.

⁶⁰⁸ Im Original: „patriota e emerito servidor da patria“, vgl. Ausschnitt aus der Rede des Abgeordneten Serzedello Corrêa, in der *Câmara dos Deputados*, wiedergegeben in „Uma catastrophe. Mortes“, in: Gazeta de Noticias, 13.05.1902, S. 1.

bewusst den 13. Mai als „glorreiches Datum“⁶⁰⁹ für seinen ersten Flug mit der *Pax* auserwählt, damit sein etwaiger Erfolg zum Gedenktag zur Abschaffung der Sklaverei in Brasilien verkündet werde.⁶¹⁰ Letztlich fiel ausgerechnet sein Tod mit dem Jahrestag dieses für ihn persönlich, aber auch für die junge Republik wichtigen Ereignisses zusammen, um das er sich zu Lebzeiten verdient gemacht hatte. Angesichts dieser Koinzidenz verwundert es kaum, dass sein politisches Wirken und – in Anknüpfung daran – ein idealisiertes Bild seines am Gemeinwohl ausgerichteten Charakters⁶¹¹ Eingang in die Märtyrerkonstruktion fand. Die Titelblätter der großen Zeitungen des Landes hoben sowohl die Abschaffung der Sklaverei und die anlässlich dieses Datums stattfindende feierliche Einweihung eines Monuments für den Abolitionisten⁶¹² und Staatsmann Visconde do Rio Branco als auch Severos Unfall mit Illustrationen hervor. Der zeitliche Zusammenfall der Ereignisse blieb dabei nicht unkommentiert und erhielt symbolische Bedeutung.⁶¹³

Während Zeichnungen von Severo und seinem Luftschiff seine Leistungen als Flieger und Erfinder würdigten, verwiesen die auf denselben Seiten gedruckten Illustrationen, aber auch diverse Textstellen auf eine weitere Ebene des ‚sich-opfern‘:

„a sua memória deve ser sagrada pela patria, à gloria da qual elle sacrificou tudo quanto fazia preciosa a sua existencia de homem intelligente, honesto e trabalhador. Ligado por tradições de familia á prosperidade nacional, tendo sagrado os melhores annos da sua existencia aos trabalhos de organização politica do seu paiz, merece duplamente que o seu nome reviva, sem jamais se apagar, na historia da civilização brasileira que o mesmo é dizer no coração de um povo que não esquece facilmente os seus filhos illustres.“⁶¹⁴

⁶⁰⁹ Im Original: „data gloriosa“, vgl. „13 de maio“ in: *Jornal do Brasil*, 13.05.1902, S. 1.

⁶¹⁰ Vgl. „Telegrammas. Pariz. 13 de maio“ [1902].

⁶¹¹ Sehr deutlich abzulesen an: Eloy de Souza: „Uma recordação“, 10.06.1902.

⁶¹² Unter Abolitionismus wird die Anti-Sklaverei-Bewegung verstanden, die sich in Brasilien global betrachtet relativ spät formierte und erst 1888 mit der Abschaffung der Sklaverei Früchte trug. Eine kurzer historischer Abriss findet sich in PRUTSCH / RODRIGUES-MOURA: *Brasilien*, S. 84-87.

⁶¹³ Für Illustrationen auf den Titelseiten vgl. unter anderem *Gazeta de Noticias*, *Jornal do Brasil* und *O Paiz*, alle vom 13.05.1902, jeweils S. 1. Der Zusammenfall der Ereignisse wird explizit kommentiert in ebendieser Ausgabe der *Gazeta de Noticias* sowie in „A Augusto Severo. Homenagem do Tagarela“, in: *Tagarela*, 17.05.1902, S. 8 (siehe dazu auch unten).

⁶¹⁴ „A Catastrope do Pax“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.07.1902, S. 267.

In zweifacher Hinsicht – als „tüchtiger“ Politiker und als Erfinder – hatte er also „die besten Jahre seines Lebens“, aber auch sein Leben selbst zum „Ruhm“ des „Vaterlandes“ „geopfert“ und wurde damit – zumindest implizit – zum „nationalen Märtyrer“ erhoben, dessen Gedächtnis vom „Vaterland“ „geheiligt“ werden müsse. Damit multiplizierte sich Severos nationale Bedeutung, für die er ein „zweifaches Hoch“ verdient habe.



Abbildung 13: K. Lixto: „A Augusto Severo. Homenagem do Tagarela“, in: Tagarela, 17.05.1902, S. 8. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

Als visueller Kommentar auf die zeitliche Koinzidenz der beiden Ereignisse kann die am 17. Mai 1902 zum Gedenken Severos in dem humoristischen Wochenblatt *Tagarela* veröffentlichte Illustration gedeutet werden (Abbildung 13).⁶¹⁵ Nicht die üblicherweise abgedruckte Statue des Visconde do Rio Branco, sondern die Büste Severos schmückt hier einen Sockel, zu dessen Füße sich die allegorische Figur „HISTÓRIA“ befindet. Anders als beim Monument für Rio Branco erscheint diese hier aber nicht mit ihren üblichen Attributen Griffel und Tafel.⁶¹⁶ Stattdessen versucht sie mit einem Hammer einen Lorbeerkranz – Sinnbild des Sieges, Ruhmes und der Unsterblichkeit⁶¹⁷ – an dem Überbleibsel einer Bambuskonstruktion anzubringen, das wohl die Reste der Gondel des Luftschiffes darstellen soll. Die bewusste Parallelisierung von Rio Branco und Severo war nicht nur durch die bildlichen Attribute gegeben, sondern wurde auch durch den Verweis auf die zusammenfallenden Daten im Fließtext

⁶¹⁵ K. Lixto: „A Augusto Severo. Homenagem do Tagarela“, in: *Tagarela*, 17.05.1902, S. 8. Zu der Anfang 1902 gegründeten Zeitschrift *Tagarela* und ihrem Profil vgl. COHEN: *Diversificação e segmentação*, S. 108.

⁶¹⁶ Für eine zeitgenössische Beschreibung der Statue für den Visconde do Rio Branco vgl. „Visconde do Rio Branco“, in: *Jornal do Brasil*, 13.05.1902, S. 1. Die einzige umfassende bildgeschichtliche Untersuchung zur Personifikation der *Historia* liegt vor mit KINTZINGER: *Chronos und Historia*. Zum Arsenal der bildlich-allegorischen Darstellungsweisen der *Historia* siehe darin insbesondere S. 27, 36 f., 40 f. und 56 f. Im Abgleich verdeutlicht sich, dass die Figur *Historia* aus der brasilianischen Illustration weder in Attributen noch in Gesten mit der überlieferten Art der Gestaltung übereinstimmt. Zu identifizieren ist sie im Wesentlichen durch die Beschriftung „História“.

⁶¹⁷ Die Symbolik des (Lorbeer-) Kranzes geht zurück auf die Wettkämpfe in der Antike, vgl. dazu BEHRINGER: *Kulturgeschichte des Sports*, S. 39. Zudem schrieb man dem immergrünen Lorbeer in der Antike Reinigungskräfte zu, sodass dieser bei Triumphzügen nach gewonnenen Schlachten von den Helden als Symbol des Sieges, des Ruhmes und der Reinigung von vergossenem Blut getragen wurde. Von den Kirchenvätern als Zeichen des Sieges Christi beziehungsweise des errungenen Heils gedeutet, häufte sich seit dem Humanismus die Krönung mit Lorbeerkränzen als Auszeichnung von Künstlern, Dichtern und Gelehrten, vgl. Eintrag "Kranz", in: Riese (Hg.): *Seemanns Lexikon*, S. 241; Eintrag "Lorbeer", in: ebd., S. 268-269; Eintrag "Pflanzensymbolik. Pflanzendarstellung". Zu dem auf dem Kopf getragenen Lorbeerkranz (*corona laurea*) für siegreiche Imperatoren vgl. ferner Birgit BERGMANN: *Der Kranz des Kaisers: Genese und Bedeutung einer römischen Insignie*, Berlin / New York 2010, insbesondere S. 51-55. Im 19. Jahrhundert tauchte der Lorbeerkranz vermehrt im nationalen Kontext auf. Dabei galt er, in der rechten Hand in die Höhe gehalten, als klassisches Symbol der Siegesgöttin Victoria, vgl. Reinhard ALINGS: *Monument und Nation. Das Bild vom Nationalstaat im Medium Denkmal – zum Verhältnis von Nation und Staat im deutschen Kaiserreich 1871-1918*, Berlin / New York 1996, S. 104, 505, 526 und viele weitere.

neben der Illustration gestützt.⁶¹⁸ Die Präsenz einer weiteren Allegorie – als „GLORIA“ beschriftet und damit auf die Personifikation des (ewigen) Ruhms verweisend⁶¹⁹ – unterscheidet dieses Monument von demjenigen für Rio Branco. Mit ihren Flügeln ruft sie dreierlei Assoziationen hervor. Zunächst erinnert sie an antike Victoriadarstellungen, die als Personifikationen des „Sieges“ fungierten. Darüber hinaus verbildlicht sie die Ursymbolik des Fliegens. Schließlich erinnert sie an Engelsdarstellungen, die als Mittler zwischen Gott und den Menschen für den Übergang zwischen Dies- und Jenseits stehen.⁶²⁰ In der Illustration umfängt „GLORIA“ Severos Statue im Flug, die derjenigen des Abolitionisten Rio Branco nachempfunden ist. Zudem liegt in ihrer Hand eine Kugel – Symbol für die Welt, den Kosmos oder gar das Universum⁶²¹ – mit der Aufschrift „PAX“. Sie hält also buchstäblich den Weltfrieden hoch und verleiht Severo zugleich für seine wissenschaftliche und politisch-idealistische Leistung posthumen Ruhm.

Der bekannte Illustrator K. Lixto⁶²² spielte mit dem Dualismus zwischen Vergänglichem, das in den zerstörten Resten des Fluggerätes seinen Ausdruck fand, und dem ewigen Leben, das hier weniger durch Elemente der christlichen Heilsgeschichte oder Märtyrerikonografie, sondern vielmehr in einer säkularen Variante durch Motive der Erhöhung und des posthumen Ruhmes dargestellt war.⁶²³ In die Nachwelt ging der Märtyrer, wie hier deutlich wird, einerseits mit seiner Erfindung ein, die von der „Geschichte“ mit dem Lorbeerkranz erhöht wird, andererseits aber auch – durch die Parallelisierung mit Rio Branco – als

⁶¹⁸ Vgl. „A Augusto Severo. Homenagem do Tagarela“, in: Tagarela, 17.05.1902, S. 8.

⁶¹⁹ Vgl. dazu Hans-Jörg CZECH: *Im Geleit der Musen. Studien zu Samuel van Hoogstratens Malereitraktat* Inleyding tot de Hooge Schoole der Schilderkonst: Anders de Zichtbaere Werelt, Münster / New York u. a. 2002, S. 361.

⁶²⁰ Vgl. Eintrag "Flügel an weiblichen Figuren", in: Percy Preston / Stela Bogutovac / Kai Brodersen et al. (Hg.): *Metzler Lexikon antiker Bildmotive*, Stuttgart / Weimar 1997, S. 55. Auch die *Historia* trug das Flügelattribut, um das Zurückblicken als die sie definierende Tätigkeit und damit den Vergangenheitsbezug zum Ausdruck zu bringen. Dabei symbolisierten die Flügel das Gedächtnis und seine Überlieferung, „verstanden als Ausbreitung über die Erdteile im räumlichen wie auch als Tradierung für die Nachkommenschaft im zeitlichen Sinn“, vgl. KINTZINGER: Chronos und Historia, S. 36.

⁶²¹ Vgl. dazu ASENDORF: Super Constellation, S. 51.

⁶²² Zum Werk des Illustrators K. Lixto [Calixto Cordeiro] (1877-1957), der 1902 zusammen mit Raul Pederneiras und anderen die Zeitschrift *Tagarela* ins Leben gerufen hatte, vgl. LIMA: *História da caricatura*, Vol. 3, S. 1014-1048 sowie Eintrag "K. Lixto", in: Itaú Cultural (Hg.): *Enciclopédia*, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa8643/k.-lixto>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

⁶²³ Vgl. dazu auch STENGERS / BENS AUDE-VINCENT: Märtyrer der Wissenschaft, S. 235.

Abolitionist. Severo wird von der „Gloria“ beehrt und schafft sich – gleich wie Rio Branco – mit einer Statue einen Platz im Gedächtnis der Nation.⁶²⁴ Auch wenn die Kugel der „Gloria“ mit der Aufschrift „Pax“ auf sein ‚Sterben für‘ den Weltfrieden verwies, stellte das visuelle Zitat des Monuments für den Visconde do Rio Branco seine Person zugleich in einen Kontext der nationalen Erhöhung und Erinnerungskultur. Erfinderische und politische Leistung verbanden sich in dieser Illustration und betonten somit das doppelte Opfer, das Severo für seine ‚patria‘ erbracht hatte.

Zeitgenössische Politiker, Journalisten und Illustratoren deuteten mithin Severos Sterben auf einer doppelten Ebene. Bereits in der Benennung des Luftschiffes – es hieß nicht nur *Pax*, sondern trug den ‚Untertitel‘ *Brazil*⁶²⁵ – manifestierte sich die untrennbare Ausrichtung von Severos Wirken zwischen den beiden Bezugsskalen ‚Nation‘ und ‚Welt‘, die in zahlreichen Kommentaren über das ‚wofür‘ von Severos Tod ihre Fortsetzung fand. Dabei konstituierte sich die Ebene der Welt vor allem über das die Menschheit bewegende Problem der Lenkbarkeit und Severos Ideal des ‚universalen Friedens‘. Die Ebene der Nation wiederum konkretisierte sich im Wesentlichen in Severos Einsatz für das ‚Vaterland‘ im technologisch-wissenschaftlichen und – anders als bei bisherigen Luftfahrtpionieren – dazu im politischen Bereich.

Ähnlich wie Santos-Dumont wurde auch Severo als Fortführung brasilianischer Erfinderhelden oder als Abschluss des von de Gusmão begonnenen Luftfahrtzyklus interpretiert. Dabei vereinfachte die Märtyrersage seine Einbettung in die brasilianische Erfindernation, denn – anders als bei Santos-Dumont – erwies sich ein tatsächlicher Erfolg als nicht entscheidend. Vielmehr reichten die von ihm entwickelten Prinzipien, sein auf vielen Ebenen angesiedelter Einsatz zur Lösung dieses ‚Problems‘ oder auch die bloße Möglichkeit, dass Severo und

⁶²⁴ Tatsächliche nationale Denkmäler für Augusto Severo sollten erst später entstehen. Zu dem am 18. September 1904 eingeweihten, durch eine öffentliche Sammlung finanzierten Mausoleum vgl. Bild und Bildunterschrift in: *Revista da Semana*, 25.09.1904, S. 1624. Zu einer am 12.05.1913 in Natal fertig gestellten Statue für Severo und zu anderen Denkmälern vgl. FERNANDES: *Pioneiro esquecido*.

⁶²⁵ Die Sichtbarkeit dieses Details für die Augen der Zuschauer geht aus diversen Fotografien des Luftschiffs hervor. Diese sind Teil der Sammlung der *Fundação Santos Dumont* (etwa im Bereich „Augusto Severo“, Umschlag „ASO 3“), finden sich teilweise aber auch abgedruckt in Zeitschriftenartikeln, so z. B. in *Ilustração Brasileira*, 01.07.1902, S. 268. Erstaunlicherweise findet aber weder der ‚Untertitel‘ *Brazil* noch der Fakt, dass Severo in Paris unter brasilianischer Flagge flog (das suggerieren zumindest die Fotos), größere Beachtung im Diskurs.

damit ein brasilianischer Flieger vor der Welt hätte triumphieren können, um ihn zum nationalen Erfinderhelden zu erheben.

Nicht nur in Brasilien war es im Zeitalter des Imperialismus üblich, nationale Größe über universale Bedeutung herzustellen.⁶²⁶ Dies mag ansatzweise erklären, warum Severo trotz seiner nationalen Erhöhung im Diskurs nie explizit als ‚nationaler Märtyrer‘ in Erscheinung trat. So vermochten die Deutung seiner Person als ‚Märtyrer der Wissenschaft‘ und ‚verkannter Erfinder‘ das damit einhergehende Verständnis seines Todes als ‚Opfer für‘ Nation und Welt seine ‚universale Relevanz‘ und damit stellvertretend diejenige Brasiliens innerhalb eines weltweiten Gefüges wirkmächtig zu untermauern.⁶²⁷ Mit Severos vielfachen ‚Opfern für‘ die Luftfahrt – bis hin zum Tod – konnte der Welt bewiesen werden, dass sich nicht mehr nur die (ehemals) mächtigen ‚Alten Nationen‘, sondern nun auch Nationen der ‚Neuen Welt‘ – und insbesondere Brasilien – den weltbewegenden wissenschaftlichen Problemen verschrieben. Damit wandelte sich Brasilien von einer passiven, ‚entdeckten‘ Nation zu einer aktiven ‚Entdeckungsnation‘ und somit vom Objekt zum Subjekt der Weltgeschichte.

Abschließend lässt sich festhalten: In der Märtyrersage von Severos Tod kristallisierten sich nicht nur ein gesteigertes nationales Selbstbewusstsein und eine universale Ausrichtung der Nation heraus, sondern auch der Wunsch nach einer Relativierung oder gar Revolutionierung der globalen Machtverhältnisse. Dass Severo bis heute in Brasilien als nationaler Held und Märtyrer gefeiert wird⁶²⁸ – und wie oben angeführt in nahezu der gesamten in Brasilien veröffentlichten Sekundärliteratur ohne kritische Distanz als solcher gehandelt wird – mag dafür

⁶²⁶ Vgl. Unterkapitel „Universalismus als Nationalismus“ in: LANGEWIESCHE: Nation, Nationalismus, Nationalstaat, insbesondere S. 35 f.

⁶²⁷ Ähnlich sollte rund zwei Jahrzehnte später (genauer gesagt im Jahr 1925) in Peru der infolge einer unglücklichen Landung verstorbene Pilot Velasco Astete als ‚Märtyrer der Modernisierung‘, als Wissenschaftler, der im Namen des Fortschritts sein Leben gab, erinnert werden. Auch hier verband sich diese Denkfigur mit einer Art Emanzipationsversprechen, wenngleich bezogen auf die Stellung einer marginalen Region innerhalb der Nation. Vgl. HIATT: Flying "Cholo", passim und insbesondere S. 353-356.

⁶²⁸ Als einer von vielen Belegen sei an dieser Stelle die Rede angeführt, die am 12.05.2002 zum 100-jährigen Todestag Severos an seiner Statue auf der *Praça Augusto Severo* in Natal von Enélio Lima Petrovich, Präsident des *IHGRN*, gehalten wurde: Enélio Lima PETROVICH: *Evocação a Augusto Severo. Discurso proferido no dia 12 de maio de 2002 – centenário de falecimento de Augusto Severo, em frente à sua estátua, na Praça Augusto Severo, em Natal-RN*, online verfügbar unter <http://ozildoroseliafazendohistoriahotmail.blogspot.de/2011/10/augusto-severo.html>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

sprechen, dass die Visionen, die sich einst mit seiner Person verbanden, immer noch aktuell sind.

1.4 SANTOS-DUMONTS HEIMATBESUCH ZWISCHEN NATIONALER EUPHORIE UND KRITISCHER NEUBEWERTUNG DES FLUGSCHAUPLATZES (1903)

Während Severo nur als Toter in seine Heimat zurückkehren sollte, war es Santos-Dumont vergönnt, seine Lorbeeren noch zu Lebzeiten vor Ort zu ernten. Erstmalig knapp zwei Jahre nach der erfolgreichen Demonstration seiner lenkbaren Ballone besuchte Santos-Dumont vom 7. bis zum 23. September 1903 Brasilien.⁶²⁹ Sein Heimatbesuch war das Thema des Monats, wie die Titelblätter und Inhalte verschiedener brasilianischer Zeitschriften vor Augen führen (Abbildung 14).⁶³⁰

⁶²⁹ Sein letzter Besuch in Brasilien lag sechs Jahre zurück und fiel damit in die Zeit vor seiner aeronautischen Betätigung. Neben der Hauptstadt Rio de Janeiro beehrte er São Paulo, Campinas, Belo Horizonte und die Zwischenstationen Barbacena, Palmira und Juiz de Fora mit seiner kurzen Anwesenheit, vgl. BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 66-69. Auf der Rückfahrt mit dem Dampfer nach Europa wurde er zudem in Salvador (25.09) und Recife (28.09) mit Hommagen bedacht, vgl. ebd.; DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 103 und INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 349. Für Salvador vgl. zudem „Telegrammas. Bahia, 26“, in: O Estado de S. Paulo, 27.09.1903, S. 1.

⁶³⁰ Vgl. unter anderem die Titelblätter von O Malho, 05.09.1903 (Abbildung 14); Revista da Semana, 06.09.1903 (Abbildung 17); Tagarela, 10.09.1903 (Abbildung 14). Die Titelseiten sind als (Farb-) Reproduktion online verfügbar im digitalen Archiv der *Biblioteca Nacional* unter <http://memoria.bn.br>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018 und (im Falle von Tagarela) über den Direktlink <http://bmol.lencoispaulista.sp.gov.br/xmlui/bitstream/handle/1/512/Revista%20Tagarela%20%5b10%20set%201903%5d.pdf?sequence=2&isAllowed=y>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Vgl. außerdem die Titelseite von A Avenida, 05.09.1903, reproduziert in COTRIM: Santos Dumont e a Caricatura, S. 10. Vgl. ferner die inneren Titelseiten von O Malho, 05.09.1903, S. 3 (Abbildung 14) und 12.09.1903, S. 3 und von Revista da Semana, 06.09.1903, S. 5. In den oben genannten Ausgaben von *O Malho* finden sich zahlreiche Artikel und Illustrationen mit Bezug auf Santos-Dumonts Heimatbesuch; in der Ausgabe der *Revista de Semana* stehen Santos-Dumont und seine Flugaktivitäten in Paris im Vordergrund. Da die entsprechenden Ausgaben von *Tagarela* und *A Avenida* nicht verfügbar sind, kann keine Aussage über deren Inhalte getroffen werden. Die Allgegenwart Santos-Dumonts in der brasilianischen Berichterstattung während der Wochen seines Besuches zeigt sich nicht zuletzt daran, dass er als Projektionsfläche für politische Sticheleien erhalten musste. Vgl. dazu COTRIM: Santos-Dumont na caricatura, S. 100 und 112. Dies lässt sich ebenfalls mit den vielen Witzen mit Bezug auf die lokale Politik in *O Malho* vom 05.09.1903 belegen, die mit dem Ausdruck „andar no ar“ (dt. etwa „in der Schwebeliegen“) spielen.



Abbildung 14: [Unbekannter Autor]: [Ohne Titel], in: Tagarela, 10.09.1903, o. S. [Titelseite]. BMOL digital (Biblioteca Digital da Biblioteca Municipal Origenes Lessa) / Raul: „A Recepção Oficial“, in: O Malho, 05.09.1903, S. 3 (= innere Titelseite) / Raul: [Ohne Titel], in: O Malho, 05.09.1903, S. 1 (= Titelseite). Letztere beide aus dem *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*.

Journalisten deuteten seinen Besuch als symbolischen Akt:

„O nosso patricio vem expressamente visitar sua terra e pessoalmente manifestar-lhe o seu amor por ella, provando assim que as glorias conquistadas no estrangeiro não o fizeram esquece-la, que a patria tem no seu espirito o mais devotado respeito e no seu coração o culto affectuoso mais elevado.“⁶³¹

Insbesondere vor dem Hintergrund seines ruhmvollen Wirkens im Ausland nahm der Besuch des „Vaterlandes“ also den Charakter einer „nachdrücklichen“ Handlung an, der Santos-Dumonts Bindung zu Brasilien in „Geist“ und „Herz“, ja, seinen Patriotismus und seine Brasilianität zum Ausdruck brachte. Beinahe schicksalshaft erschien insofern auch der Zeitpunkt seines Besuches, der sich mit dem Nationalfeiertag am 7. September überschneidet: „Fatalidade da coincidência faz com que no dia da celebração da nossa independencia seja recebido em plagas patrias o grande patricio“⁶³². Die nationale Relevanz dieses Ereignisses schien sich also doppelt zu manifestieren. Insofern verwundert auch die vollständige Ausrichtung des Nationalfeiertages auf Santos-Dumonts Empfang kaum.⁶³³

⁶³¹ „Chronica“, in: O Malho, 05.09.1903, S. 4.

⁶³² J. de Souza Reis: „A obra de Dumont“, in: O Paiz, 07.09.1903, S. 1.

⁶³³ Vgl. BARROS: Alberto Santos-Dumont, S. 70.

Als Dank und Antwort auf diesen noblen Besuch folgten zahlreiche vorbereitete und spontane Ehrerweisungen unterschiedlichen Formats: von einer Schiffsprozession und Festzügen zu Santos-Dumonts jeweiligen Quartieren über Opern-, Konzert- und Theaterbesuche, Bankette, Empfänge und Treffen mit zivilen und militärischen Autoritäten bis hin zu schwülstigen Reden, patriotischen Lobgesängen, feierlicher Marschmusik und poetischen Ergüssen an jedem noch so kleinen Ort, durch den ihn seine Rundreise führte.⁶³⁴ Zeitenössische Fotografien und Karikaturen lassen erahnen, mit welch großem Enthusiasmus und Aufwand Santos-Dumont von unterschiedlichen Gruppierungen in Brasilien empfangen wurde.⁶³⁵ Während sich im Oktober 1901 Menschenmassen vor den Zeitungsredaktionen versammelt hatten, um die per Telegramm übertragenen Nachrichten von Santos-Dumonts aeronautischem Erfolg einzufangen und anschließend zu feiern⁶³⁶, konzentrierte sich die Aufmerksamkeit nun nicht mehr auf den medial vermittelten, sondern auf den real in Erscheinung tretenden Santos-Dumont, wie auch der Leitartikel in der *Gazeta de Noticias* hervorhob: „O que nos faltava, o que já achavamos demorado era esta visita, era a oportunidade de ‚ver‘ esse

⁶³⁴ Eine der detailliertesten Schilderungen zu den Hommagen in Brasilien bietet DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 94-103. Vgl. ferner BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 67 ff. Laut Penteado musste Santos-Dumont in São Paulo von seinem Ankunftsort, dem Bahnhof *Estação da Luz* bis zu seiner Unterkunft in der *Avenida Paulista* 17 Reden über sich ergehen lassen, vgl. Fausto de Almeida Prado PENTEADO: *Santos Dumont. Sua vida, seus feitos, sua glória. Aspectos íntimos do Pae da Aviação*, São Paulo 1932, S. 18. Einen ausführlichen Überblick über den Empfang und die Festlichkeiten in Rio de Janeiro und die daran beteiligten Kommissionen und Delegationen vermitteln die Artikel „Dumont no Brazil“, in: *O Paiz*, 03.09.1903, S. 2 und „Santos Dumont“, in: *O Paiz*, 13.09.1903, S. 1 f. Für die in Zeitschriften veröffentlichten Gedichte vgl. exemplarisch die Ausbeute aus *O Malho*: Xyz: „Supplica“, in: *O Malho*, 05.09.1903, S. 15; Xyz: „A Dumont“, in: *O Malho*, 12.09.1903, S. 5; Felix de Souza: „A Santos Dumont“ (Rio, 03.12.1901), in: *O Malho*, 12.09.1903, S. 7; „Galeria“, in: *O Malho*, 12.09.1903, S. 10; Tacitus: „Santos Dumont“, in: *O Malho*, 12.09.1903, S. 18; Xyz: „A Dumont“, in: *O Malho*, 19.09.1903, S. 19; D. Flor: „Chromo“, in: *O Malho*, 19.09.1903, S. 33.

⁶³⁵ Zu Fotografien vgl. beispielsweise die Abbildungen 248-252 in COSTA: Santos-Dumont. História e Iconografia. Als Karikatur sei insbesondere diejenige genannt, in der Santos-Dumont von einer jubelnden Gruppe auf seinem zusammengefallenen Luftschiff sitzend wie auf Händen getragen wird, vgl. K. Lixto: „A Chegada“, in: *O Malho*, 12.09.1903, S. 3 (= innere Titelseite). Vgl. dazu auch Fußnote 655.

⁶³⁶ Telegramme aus Rio de Janeiro berichteten 1901 von Menschenmassen vor den Telegramm-Aushängen der Zeitungsredaktionen und einer Musikgruppe, die die *Rua do Ouvidor* entlangmarschiert sei, vgl. „Telegrammas. Rio, 19“, in: *O Estado de São Paulo*, 20.10.1901, S. 1.

modelo de tenacidade [...]“⁶³⁷. Zeitgenossen deuteten das Zusammenkommen großer Menschenmassen zu seinem Empfang in Rio de Janeiro als Indiz für den Zusammenhalt der sozial und kulturell heterogenen brasilianischen Gesellschaft: „E foi uma verdadeira apoteose a chegada do navegador dos ares. Todo o Rio de Janeiro, todo, sem distinção de classes, de raças, de nacionalidades, correu a saudal-o.“⁶³⁸ Kurzum: Sowohl die Besuchsabsicht wie auch die Antworten der gastgebenden Gesellschaft beschworen ein Gefühl der Zusammengehörigkeit.

In der Presse erlebte die Berichterstattung zu Santos-Dumont in den Wochen seines Aufenthaltes einen Höhepunkt und scheint diejenige zu seinen Flugereignissen 1901 in Qualität und Quantität zu übertreffen. Auch wenn einige dieser Zeugnisse bereits an entsprechenden Stellen in die Interpretation eingeflossen sind, stehen im Folgenden explizit dieser Zeitpunkt und die damit verbundenen Implikationen im Fokus. Welche Bilder spiegeln sich in diesen Hommagen? Unterscheiden sie sich von bisherigen brasilianischen Antworten auf Santos-Dumont? Inwiefern führte der Heimatbesuch zur Hervorhebung oder Neubewertung bestimmter Aspekte?

Brasilianische Erfindung am heimischen Schauplatz

Zunächst gab der anstehende Besuch Anlass, die von Santos-Dumont im Jahr 1901 demonstrierten Errungenschaften in der Lenkbarkeit von Ballonen auf ein Neues zu betonen, die sich darauf gründende Verehrung als nationaler und universaler Held wiederaufleben zu lassen und teilweise mit neuen Bedeutungen zu versehen, wie das folgende Beispiel einer Ideenaneignung aufzeigt.

Am 05.09.1903, zwei Tage vor Santos-Dumonts Ankunft, erschien in der humoristischen Zeitschrift *O Malho* eine außergewöhnlich große und detailreiche, zweifarbig gedruckte Zeichnung (Abbildung 15).⁶³⁹ Sie zeigt zahlreiche, in ihrer Grundform an Luftschiffe erinnernde Luftgefährte, die in dichter Abfolge den Himmel durchziehen. An Stelle der Gondel tragen die Ballone fahrbare Untersätze, Zeitungsverkäufer oder auch Litfaßsäulen und präsentieren damit auf humoristische Weise zukünftige Anwendungsmöglichkeiten der Luftschiffahrt.

⁶³⁷ „24 horas. Exterior“, in: *Gazeta de Noticias*, 22.08.1903, S. 1.

⁶³⁸ Bermudes: „Cartas de um Tabaré“, in: *Revista da Semana*, 13.09.1903, S. 747.

⁶³⁹ K. Lixto: [Ohne Titel], in: *O Malho*, 05.09.1903, S. 11. Als Farbproduktion online verfügbar im digitalen Archiv der *Biblioteca Nacional* unter <http://memoria.bn.br>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

Am oberen rechten Rand bestimmt ein Medaillon mit Santos-Dumonts den Bildvordergrund. Auf den ersten Blick ist klar: Es handelt sich um eine Hommage an Santos-Dumont und den von ihm erbrachten Beweis für die effiziente Nutzbarmachung von Luftschiffen. Wie der über seinem künstlerischen Kürzel stehende Zusatz „parodiando“ (dt. „parodierend“) andeutet, berief sich der brasilianische Karikaturist K. Lixto⁶⁴⁰ auf eine Vorlage, die im Folgenden präsentiert wird, um die spezifische Aussage der zum Heimatbesuch erschienenen K. Lixto-Zeichnung herauszuarbeiten.

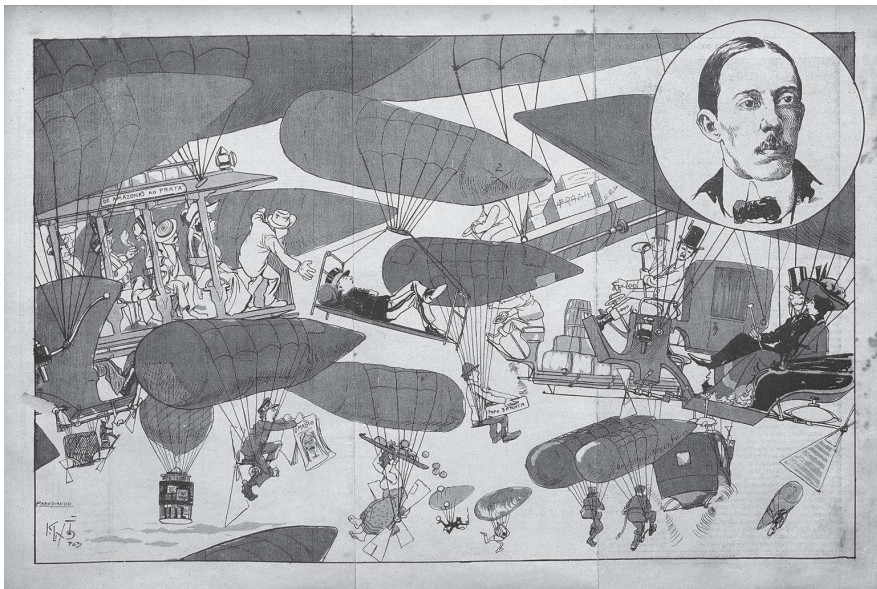


Abbildung 15: K. Lixto: [Ohne Titel], in: O Malho, 05.09.1903, S. 11. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

Die von Santos-Dumont erreichten Erfolge in der Lenkbarkeit von Ballonen riefen erst in Frankreich, dann an anderen Orten der Welt Zukunftsprophetieen hervor, die in unterschiedlichsten Medien und Formaten verbreitet wurden. In einer zum 14.12.1901 veröffentlichten, „A nous l’espace!“ (dt. „Der Luftraum für uns!“) getitelten Sonderausgabe der französischen humoristischen

⁶⁴⁰ Zum Illustrator K. Lixto [Calixto Cordeiro] vgl. Fußnote 622.

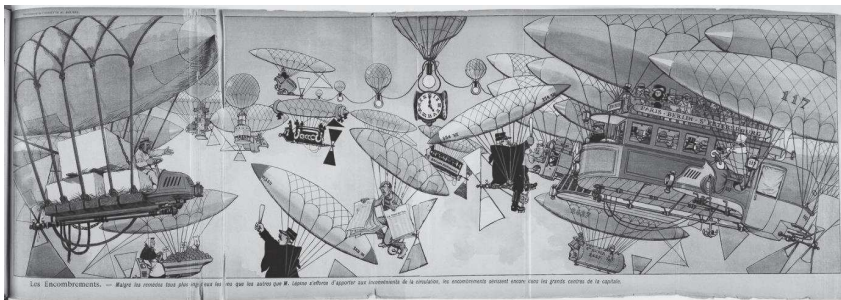
Zeitschrift *L'Assiette au Beurre* verarbeitete Alberto Guillaume auf großflächigen Illustrationen mit einem Augenzwinkern Zukunftsvisionen einer von der errungenen Lenkbarkeit der Ballone geprägten ‚neuen‘ Welt. Ob fotografische Aufnahmen in klarer Atmosphäre, Vogeljagd per Luftschiff, Leuchtreklame im Himmel, ein kleiner Ausflug zum Pol, transatlantische Transportballone, eine neue Perspektive in der Malerei, eine Himmelsbar, Stierkampf per Luftschiff, Höhenluftsanatorien, oder Geschwindigkeitskontrollen im Luftraum – der den Kunstwerken inhärente Tenor lautete: Lenkbare Ballone verändern den Alltag und die Möglichkeiten im neu eroberten Luftraum sind unerschöpflich und revolutionär.⁶⁴¹

Eine der in dieser Ausgabe kompilierten Illustrationen – die spätere Vorlage für K. Lixto –, verlegt das terrestrische Treiben einer großen Stadt – Paris – mit all ihrem Durcheinander und Gedränge in den Luftraum (Abbildung 16).⁶⁴² Luftschiffe aller Art und in dichter Abfolge durchziehen die aufklappbare Querformats-Zeichnung⁶⁴³ mit dem Untertitel „Les Encombrements“ (dt. „dichtes Gedränge“). Zeitungsverkäufer, Lastentransporter, Obststände, Polizisten, Kutschen und straßenbahnähnliche Gefährte, ja sogar Uhren, Litfaßsäulen und Türme schweben von Ballonen gesichert durch die Luft. Nicht zuletzt handelt es sich bei der Zeichnung um eine humorvolle Anspielung auf gegenwärtige lokalpolitische Debatten, denn – wie es in der Bildunterschrift heißt – nicht einmal der Polizeipräfekt Lépine komme mit seinen geistreichen Maßnahmen gegen die Staus in den Hauptstadtzentren an.

⁶⁴¹ „A nous l'Espace“, Sonderausgabe von *L'Assiette au Beurre*, 14.12.1901. Die Zeitschrift kann online auf der Seite der französischen Nationalbibliothek eingesehen werden: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1047874h>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Sicherlich entstand die Ausgabe nicht unbeeinflusst von Santos-Dumonts Flügen mit seinem Luftschiff. Dennoch konnte in der Zeitschrift kein expliziter Anhaltspunkt gefunden werden für Cotrims Behauptung, dass diese zu Ehren Santos-Dumonts veröffentlicht worden sei, vgl. COTRIM: Santos-Dumont na caricatura, o. S. Für die in Europa als Beilagen von Schokoladenpackungen verlaublichen Prophezeiungen zu Anwendungen von Luftfahrt im Jahr 2000 vgl. auch die Abbildungen in PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 22 f. und SYON: Zeppelin!, S. 14.

⁶⁴² Alberto Guillaume: „Les Encombrements“, in: *L'Assiette au Beurre*, 14.12.1901, [S. 579 f.]. Es handelt sich um die Darstellung neben S. 578, als Farbproduktion verfügbar über den Direktlink <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1047874h/t9.image>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

⁶⁴³ Im Original misst die Illustration 90x30cm und übertrifft damit das Format gewöhnlicher Darstellungen in Zeitschriften um ein Vielfaches.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Abbildung 16: Alberto Guillaume: „Les Encombrements“, in: *L'Assiette au Beurre*, 14.12.1901, [S. 579 f.], gallica.bnf.fr / *Bibliothèque nationale de France*.

K. Lixto orientierte sich sowohl am aufklappbaren Querformat als auch am inhaltlichen Grundaufbau der französischen Vorlage, wenngleich seine Illustration mit weitaus weniger Farben auskommt (oder auch auskommen musste). Er veränderte lediglich kleine Details, vor allem Beschriftungen auf Portugiesisch wie „fragil“ (dt. „zerbrechlich“) auf den beförderten Lasten oder „Foto barata“ (dt. „preiswerte Fotos“) über dem Fotostudio. Der parodistische Charakter, auf den auch mit dem Zusatz „parodiando“ verwiesen ist, offenbart sich in Eigentümlichkeiten wie dem Zeitungsverkäufer, der selbstreferentiell und -ironisch *O Malho* verkauft, dem Obststand, von dem in der brasilianischen Version die Früchte auf die Erde hinabkullern oder einem auf einem ‚Luftbett‘ schlafendem (anstelle des in der französischen Version seinen Knüppel schwingenden) Polizisten, der die öffentlichen Verkehrsmittel aufhält. Statt der Strecke „Paris - Berlin - S. Petersburg [St. Petersburg]“ fährt der ‚Luftbus‘ in K. Lixtos Illustration „vom Amazonas zum Río de la Plata“ („De Amazonas ao Prata“) und wurde damit an den geografischen Kontext der Veröffentlichung angepasst, der angesichts des Heimatbesuches von Santos-Dumont als potentieller Schauplatz von Luftgefährten verstärkt im Fokus stand.

Nicht nur diese lokalen Kontextualisierungen, sondern auch das von K. Lixto hinzugefügte Medaillon am rechten oberen Rand sorgten für einen neuen Bedeutungshorizont. Es zeigt das Konterfei Santos-Dumonts. Damit wurden die neuen Anwendungsmöglichkeiten, die sich durch lenkbare Ballone auftraten, einer Person, hier sogar einer Person der gleichen nationalen Herkunft wie die Leserschaft, zugeschrieben. Kurz: Die Lenkbarkeit der Ballone wurde anlässlich des

Heimatbesuches nicht nur als ein (in Brasilien und andernorts) neue Möglichkeiten eröffnender Fortschritt präsentiert (oder gar als Projektionsfläche für lokalpolitische Querelen genutzt), sondern vielmehr als Verdienst eines Luftfahrtpioniers dargestellt, der den eigenen Reihen entstammte und nun dementsprechend gefeiert werden sollte. Offensichtlich bestimmte sowohl der Ort als auch der spezifische Zeitpunkt und Anlass der Publikation die sich in dieser künstlerischen Aneignung entfaltende Botschaft.

Segen für die Welt aus der Hand eines brasilianischen ‚Universalherrschers‘

Die endgültige ‚Eroberung der Lüfte‘ als Werk eines Brasilianers sowie die Einführung dieser Erfindung am lokalen Schauplatz Brasilien waren also die zentralen Themen dieser zum Heimatbesuch veröffentlichten Illustration. Vielleicht mit weniger Witz und weniger Liebe zum Detail, dafür aber unter Heranziehung einer vielschichtigen Symbolsprache thematisierte der brasilianische Illustrator Amaro⁶⁴⁴ einen Tag darauf auf der Titelseite der *Revista da Semana* die Bedeutung Santos-Dumonts im Spannungsfeld zwischen Nation und Welt (Abbildung 17).⁶⁴⁵ Weniger wegen substantiell neuer Botschaften als vielmehr im Hinblick auf die geniale Bildkomposition, die die bisherigen brasilianischen Diskurse zu Santos-Dumont zu diesem Anlass gewissermaßen kondensierte und auch für die (keineswegs geringe) nicht-alphabetisierte Bevölkerung ‚lesbar‘ machte⁶⁴⁶, steht dieses farbenfrohe Werk hier im Fokus.

⁶⁴⁴ Zu Amaro [Amaro do Amaral], der ab 1902 für die *Revista da Semana* und das *Jornal do Brasil* tätig war, vgl. Fußnote 233.

⁶⁴⁵ Amaro: „O Rei dos Ares“, in: *Revista da Semana*, 06.09.1903, S. 1 (= Titelseite). Eine der seltenen Originalausgaben in Farbe befindet sich in der Sammlung der *Fundação Santos Dumont* (Album Nr. 3.154).

⁶⁴⁶ Zum Analphabetismus in Brasilien zu Beginn des 20. Jahrhunderts vgl. Fußnote 86.



Abbildung 17: Amaro: „O Rei dos Ares“, in: Revista da Semana, 06.09.1903, S. 1 (= Titelseite). *Fundação Santos Dumont* (Album Nr. 3.154).

Die Ausgabe erschien einen Tag vor Santos-Dumonts Ankunft in Rio de Janeiro, die (wie bereits erwähnt) symbolträchtig mit dem Gedenktag der brasilianischen Unabhängigkeit zusammenfiel. Der Stellenwert, der diesem Doppelereignis beigemessen wurde, spiegelt sich nicht nur im bloßen Fakt des Vorhandenseins einer Titelblattillustration – die seinerzeit keineswegs ein Muss war –, sondern darüber hinaus in dem von anderen Titelbildern derselben Zeitschrift abweichenden Thema und Motiv und vor allem in der modernen Darstellungstechnik.⁶⁴⁷ Bereits auf den ersten Blick sticht dieses Titelblatt hervor, denn es handelt sich um eine der wenigen wirklichkeitsgetreuen Mehrfarbdrucke auf zeitgenössischen brasilianischen Zeitschriftencovern.⁶⁴⁸ Auch die Blumengirlande,

⁶⁴⁷ Nach Lima präsentierten die Titelblätter der *Revista da Semana* in dieser Zeit üblicherweise an national relevanten Daten Allegorien, an allen anderen Daten eher Karikaturen, vgl. LIMA: *História da caricatura*, Vol. 3, S. 1129. Ein Abgleich mit den vorausgehenden und folgenden Ausgaben derselben Zeitschrift veranschaulicht, dass nicht alle Titelblätter Illustrationen aufwiesen. Sofern vorhanden, zeigten sie meist Frauen, archetypische Leser, Familienportraits oder -szenen, politische Karikaturen und dergleichen. Zu ähnlichen Ergebnissen kommt eine Untersuchung der Titelblätter derselben Zeitschrift über einen längeren Zeitraum hinweg, vgl. Dulcília Helena Schroeder BUITONI: *Imprensa feminina*, São Paulo 1990, zitiert nach TABOADA / NERY / MARINHO: *Revista da semana*, S. 23.

⁶⁴⁸ Die von anderen, größtenteils zweifarbigen Titelblattillustrationen differierende Farbgestaltung offenbart sich auf einen Blick im Abgleich mit den zum selben Anlass erschienenen Ausgaben von *O Malho* und *Tagarela* (Abbildung 14 und Abbildung 15). Die 1900 erstmalig erschienene *Revista da Semana* war als ‚moderne‘ Zeitschrift konzipiert, die im großen Maßstab mit Fotografien und Illustrationen arbeiten sollte. Dazu importierte ihr Gründer Technologie, Ausrüstung und Personal aus Frankreich, vgl. CASADEI: *Sorriso da sociedade*, S. 1 und Herman LIMA: *História da caricatura no Brasil*. Vol. 1, 4 Bände, Rio de Janeiro 1963, S. 138. Die ab den 1870ern in größerem Umfang eingesetzten Steindruck-Schnellpressen ermöglichten einen rentablen Einsatz der bereits seit 1826 vereinzelt angewandten Chromolithografie (Mehrfarben-Steindruck), die ihre technische Blüte um 1900 erlebte und bis in die 1920er als das übliche Druckverfahren für die Vielfältigkeit farbiger Darstellungen galt, vgl. Martin RIAT: *Graphische Techniken. Eine Einführung in die verschiedenen Techniken und ihre Geschichte*, Version 3.0, Burriana 2006, online verfügbar unter <http://www.riat-serra.org/graph.html>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 110-114. Dank der Chromolithografie ließen sich farbige Bilder in ständig besserer Qualität und mit hochwertiger Farbkraft drucken. Gleichzeitig entwickelte sich im Verlauf der letzten zwei Drittel des 20. Jahrhunderts der Mehrfarbendruck. Vgl. Artikel „Farbautotypie“ in Fons van der LINDEN: *DuMont's Handbuch der grafischen Techniken. Manuelle und maschinelle Druckverfahren. Hochdruck, Tiefdruck, Flachdruck, Durchdruck. Reproduktionstechniken. Mehrfarbendruck*, 2. Auflage, Köln 1986, S. 78 ff. und Herwig BUNTZ: Vom Holzstich zum Vierfarbendruck. Die Entwicklung der illustrierten Zeitschriften, in: *Praxis Geschichte* Bd. 19 / H. 1 (2006), S. 54-55, hier S. 55. Einen Überblick über die Anfänge des Mehrfarbendruckes vermittelt Rolf IHME: *Bild. Illustration. Bilderdruck*, Leipzig 1985, S. 148-152. Zum Verfahren der um 1800 erfundenen Lithografie vgl. ebd., S. 58-61. Zur fotomechanischen Farbproduktion ab den 1860ern vgl. ebd., S. 156 f. Vgl.

die die eingerahmte Illustration vom Zeitschriftentitel abtrennt und einer lange zurückreichenden, ikonografisch tradierten Erhöhungssymbolik entspricht, präsentiert diese Ausgabe als eine besondere.⁶⁴⁹

Die Illustration zeigt Santos-Dumont auf seinem Luftschiff Nr. 6, demjenigen, mit dem er im Oktober 1901 erfolgreich den kontrollierten Ballonflug um den Eiffelturm vorführte. Santos-Dumont ‚reitet‘ sein Luftschiff buchstäblich und schließt damit an die Symbolsprache herrschaftlicher Reiterstatuen an. Das Bild von Reiter und Pferd ist eine antike Metapher für Herrscher und repräsentiert ihre Autorität über bestimmte Gebiete.⁶⁵⁰ In Anlehnung an diese sich in verschiedenen Varianten durch die Geschichte ziehende ikonografische Tradition drückte das Motiv von Reiter und Reitobjekt im ausgehenden 19. Jahrhundert im übertragenen Sinne die Oberhand über bestimmte Domänen der Technologie aus, so in einer Lithografie aus dem frühen 19. Jahrhundert, in der die Dampfmaschine beritten und damit als ‚beherrschbar‘ dargestellt wurde (Abbildung 18).⁶⁵¹

ferner Eintrag "Dreifarbendruck", in: Heijo Klein (Hg.): *DuMont's kleines Sachwörterbuch der Drucktechnik und grafischen Kunst. Von Abdruck bis Zylinderpresse*, 2., erw. Auflage, Köln 1975, S. 65-66; Eintrag "Farbendruck", in: ebd., S. 73; Eintrag "Offsetdruck", in: ebd., S. 128-129; Eintrag "Vierfarbendruck", in: ebd., S. 184.

⁶⁴⁹ Seit jeher sind Darstellungen von Pflanzen mit symbolischen Bedeutungen verbunden. Blumen fungieren als Attribute von Heiligen, stehen in Mariendarstellungen aber auch als Motive des Überirdischen und der Erhöhung. Die Rose, die auch in dieser Illustration auftaucht, gilt dabei als ältestes und bedeutungsreichstes marianisches Blumensinnbild. Vgl. Eintrag "Pflanzensymbolik. Pflanzendarstellung" und Margarethe SCHMIDT / Heinrich SCHMIDT: *Die vergessene Bildersprache christlicher Kunst. Ein Führer zum Verständnis der Tier-, Engel- und Mariensymbolik*, 4., durchges. Auflage, München 1989, S. 246 ff. Gleichzeitig spielten Blumen auch eine konkrete Rolle beim Empfang von Santos-Dumont in Brasilien, wurde er doch mit Unmengen von Blumen(-sträußen) bedacht, vgl. dazu exemplarisch „Santos Dumont“, in: O Paiz, 13.09.1903, S. 1 f.

⁶⁵⁰ Vgl. BURKE: Augenzeugenschaft, S. 69 und 76 f. Für einen kunsthistorischen Abriss vgl. ferner Eintrag "Reiterdarstellungen", in: Riese (Hg.): *Seemanns Lexikon*, S. 348-349.

⁶⁵¹ Vgl. Lithografie von George Edward Madeley: „The flight of the intellect: Portrait of Mr. Golightly, experimenting on Mess. Quick & Speed's new patent, high pressure, steam riding rocket“ [London, 1830?], *Courtesy of The Lewis Walpole Library, Yale University*, online verfügbar unter <http://images.library.yale.edu/walpoleweb/oneITEM.asp?pid=IwIpr13447&iid=IwIpr13447>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Das Bild vom ‚reiten‘ und dementsprechend ‚beherrschen‘ einer Technologie schwingt in einigen Sprachen in der Verwendung des Ausdrucks „reiten“ im Transportkontext immer noch mit, etwa im Englischen („to ride a bicycle / a motorcycle / a bobsled / ...“ – dt. „Fahrrad / Motorrad / Bob fahren“) oder im Portugiesischen („montar uma bicicleta“ – dt. „Fahrrad fahren“).

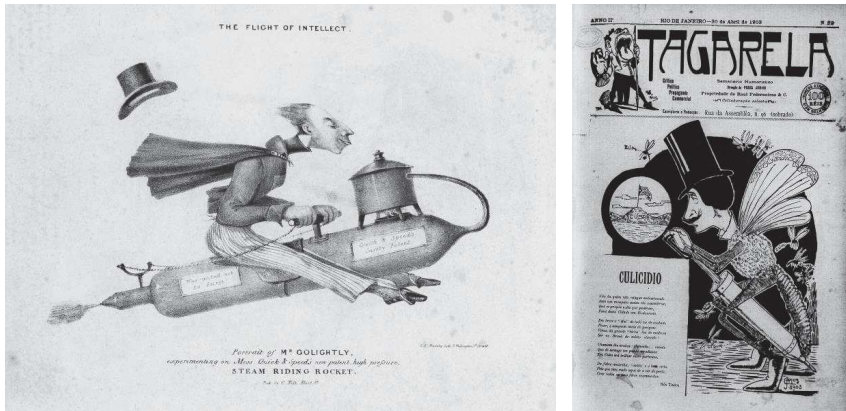


Abbildung 18: George Edward Madeley: „The flight of the intellect: Portrait of Mr. Golightly, experimenting on Mess. Quick & Speed’s new patent, high pressure, steam riding rocket“ [London, 1830?], *Courtesy of The Lewis Walpole Library, Yale University* /

J. Carlos: „Culicídio“, in: Tagarela, 30.04.1903, S. 1 (= Titelseite). *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*.

Auch in anderen Bereichen, die in Brasilien im Sinne des vorherrschenden Fortschrittsparadigmas mit der Idee des Überkommens von ‚Rückständigkeit‘ verknüpft waren, kam diese Metapher zum Einsatz. So zeichnete der brasilianische Illustrator J. Carlos⁶⁵² im Jahr 1903 den als Mücke verkleideten, eine Spritze ‚reitenden‘ brasilianischen Biologen Oswaldo Cruz, dessen (durchaus umstrittene) Kampagne zur Ausrottung des Gelbfiebers Zwangsimpfungen und die Ausrottung von Mücken vorsah, als Bezwiner dieser Epidemie (Abbildung 18).⁶⁵³

Nicht zuletzt bediente man sich dieses Bildes, um die ‚Eroberung‘ der Lüfte und besonders die erreichte Lenkbarkeit und damit ‚Dominierbarkeit‘ von Ballonen zu symbolisieren⁶⁵⁴, wie aus zahlreichen weltweit publizierten Illustrationen

⁶⁵² Zu J. Carlos [José Carlos de Brito e Cunha] (1884–1950) vgl. LIMA: *História da caricatura*, Vol. 3, S. 1070–1125 sowie Eintrag „J. Carlos“, in: Itaú Cultural (Hg.): *Enciclopédia*, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa10405/j-carlos>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

⁶⁵³ J. Carlos: „Culicídio“, in: Tagarela, 30.04.1903, S. 1 (= Titelseite). Zur Kampagne vgl. SKIDMORE: *Brazil*, S. 77.

⁶⁵⁴ Zur Ballonsymbolik und dem Motiv der fehlenden Steuerbarkeit, das im Diskurs zu Luftschiffen und Flugzeugen nach und nach zurücktrat, vgl. auch HAUDE: *Grenzflüge*, S. 28 und 31.

unterschiedlicher ‚Luftschiff-Reiter‘, darunter auch Santos-Dumont, hervorgeht (Abbildung 19).⁶⁵⁵

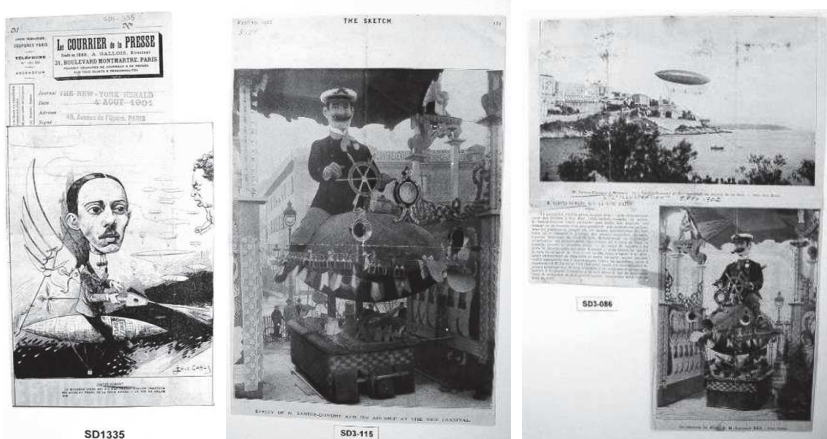


Abbildung 19: Emile Cohl: „Santos Dumont“, in: [The New York Herald, 04.08.1901], o. S. / The Sketch, 19.02.1902, S. 181 / [L’Illustration, 08.02.1902], o. S. Alle drei aus dem *Acervo Santos-Dumont* des Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica (CENDOC) (Dokumente „SD1335“, „SD3-115“ und „SD3-086“).

⁶⁵⁵ Als Beispiele für die Repräsentation von Santos-Dumont als Reiter seines Luftschiffes seien die folgenden Illustrationen aus europäischen, nordamerikanischen und brasilianischen Presseorganen angeführt: Emile Cohl: „Santos Dumont“, in: *La Vie au Grand Air*, 28.07.1901, S. 431, ebenso erschienen in: [The New York Herald, 04.08.1901], o. S. (Abbildung 19). Darstellungen eines vom imaginären Herrscher „M. Carnaval XXX“ (dt. „Herr Karneval XXX“) berittenen Luftschiffes als Umzugswagen des Karneval in Nice finden sich in [L’Illustration, 08.02.1902], o. S. und The Sketch, 19.02.1902, S. 181 (Abbildung 19). Eine zum Heimatbesuch von Santos-Dumont veröffentlichte Karikatur zeigt Santos-Dumont auf seinem (zusammengefallenen) Luftschiff Nr. 6 reitend, vgl. K. Lixto: „A Chegada“, in: *O Malho*, 12.09.1903, S. 3 (= innere Titelseite). In einem anderen Zusammenhang wird Santos-Dumonts Luftschiff auch als „cavallo aéreo“, also als „Luft-Pferd“ bezeichnet und damit in dieselben metaphorischen Zusammenhänge gestellt, vgl. „Sport. Aeronautica“, in: *O Malho*, 14.10.1905, S. 13. Für später erschienene humoristische Darstellungen aus Deutschland, die sich desselben Bildes bedienten, um die Debatte über die Überlegenheit bestimmter Luftschiff-typen zu repräsentieren, vgl. „Das Duell zwischen Starr und Halbstar“, in: *Simplicissimus* 14, 1909, S. 172, zitiert nach und reproduziert in HAUDE: *Starre und weniger starre Systeme*, S. 118. Vgl. dazu ebenso eine mit „E. Wilke“ signierte Karikatur mit dem Titel „Deutsche Einigkeit“ von 1906, reproduziert in SYON: *Zeppelin!*, S. 28.

Im Gegensatz zum freien Ballonflug, bei dem das Moment des Ausgeliefertseins an die Winde vorherrschte, kommandierte der Luftschiffer den Antrieb und vor allem die Richtung seines lenkbaren Ballons und bot damit eine geeignete Projektionsfläche für derartige Metaphern.⁶⁵⁶

Aber die Interpretation kann noch weiter gehen. Im lateinamerikanischen Kontext repräsentieren Reiterstatuen oder -monumente weniger etablierte Herrscherfiguren als vielmehr Akteure des Unabhängigkeitskampfes wie Simón Bolívar. Sie symbolisieren insofern nicht nur den Ursprung der neu gegründeten Nationen, sondern gleichzeitig auch die Befreiung von kolonialer Herrschaft und damit von globalen Strukturen der Abhängigkeit.⁶⁵⁷ Auch wenn dies für Brasilien angesichts des ‚Sonderwegs‘ zur Unabhängigkeit nur eingeschränkt gelten mag⁶⁵⁸ – die dortigen Reiterstatuen des 19. Jahrhunderts zeigten vor allem den portugiesischen Dom Pedro I als Vollstrecker der Unabhängigkeit, zugleich aber auch als monarchische Herrscherfigur⁶⁵⁹ –, weckt die Zeichnung Santos-Dumonts als

⁶⁵⁶ Im Ersten Weltkrieg sollte sich diese Metapher unter den (ehemals in der Kavallerie eingesetzten) Militärliegern verbreiten, die ihre Flugmaschinen als Pferde begriffen, die ihrem Kommando gehorchten. Vgl. dazu WOHL: *Passion for Wings*, S. 243, Abbildung 295 und dazugehöriger Bildkommentar.

⁶⁵⁷ Vgl. hierzu unter anderem Volker HUNECKE: Reitermonumente, in: Pim den Boer / Heinz Duchhardt / Georg Kreis et al. (Hg.): *Europäische Erinnerungsorte. Teilbd. 2: Das Haus Europa*, 3 Bände, München 2012, S. 177-188, hier S. 182 und 186.

⁶⁵⁸ Vgl. dazu Stefan RINKE: *Revolutionen in Lateinamerika. Wege in die Unabhängigkeit 1760-1830*, München 2010, S. 257-287 und Debora GERSTENBERGER: *Gouvernementalität im Zeichen der globalen Krise. Der Transfer des portugiesischen Königshofes nach Brasilien*, Köln / Weimar / Wien 2013. Zur historiografischen Betrachtung der brasilianischen Unabhängigkeitswerdung als ‚Sonderweg‘ oder auch ‚Sonderfall‘ vgl. ebd., S. 19 f.

⁶⁵⁹ Berühmtestes Beispiel ist die seit 1825 von der *Câmara Municipal* idealisierte, vom französischen Skulpteur Louis Rochet in Paris gefertigte und schließlich 1862 auf dem Schauplatz der Akklamationszeremonie des Monarchen (1822), dem damaligen *Campo de Santana* in Rio de Janeiro eingeweihte Reiterstatue von Dom Pedro I (1822-1831 Kaiser von Brasilien). Diese bildete den Anfang der öffentlichen, monumentalen Skulpturenkultur in Brasilien. Sie zeigt Dom Pedro I auf einem Pferd mit dem ersten brasilianischen Verfassungsdokument in der erhobenen Hand beim Akt der Ausrufung der Unabhängigkeit. Durch die symbolische Situierung zwischen den Machtzentren des Imperiums feiert sie zugleich das brasilianische Kaisertum. Zur Entstehungs- und Wirkungsgeschichte dieses (teilweise umstrittenen) Monuments und einer konzisen Deutung seiner symbolischen Elemente vgl. Paulo KNAUSS: *Às margens do pedestal. Estátua equestre de D. Pedro I, primeira escultura pública do Brasil, refletiu diferentes períodos e interpretações do Império*, in: *Revista de História* (o. J. [2015]). Von seinem Nachfolger Dom Pedro II existieren nur wenige Reiterstatuen. Vgl. dazu auch Paulo KNAUSS: *A festa da imagem: a afirmação da escultura pública no Brasil do século XIX*, in: *19&20 Bd. V / H. 4* (2010) und Paulo KNAUSS: *Monumento ao futuro. D. Pedro II dispôs a estátua em sua*

Reiter seines Luftschiffes in Fortführung dieser spezifisch regionalen ikonografischen Tradition Anklänge an globale Abhängigkeitsstrukturen und deren Überwindung bis zur nationalen Souveränität, die hier mit der fortschrittlichen Luftfahrttechnologie und ihrem Meister Santos-Dumont in Verbindung gebracht werden.

Die bildliche Repräsentation des ‚Luftschiff-Reiters‘ Santos-Dumont wird von Textelementen innerhalb der Titelblattillustration vervollständigt, die oftmals die Funktion einer Leseanweisung oder -hilfe erfüllen und damit einen wichtigen Wegweiser für die Interpretation darstellen können.⁶⁶⁰ Die Inschrift „O Rei dos Ares“⁶⁶¹, der „König der Lüfte“ – ein über Kulturen hinweg üblicher Ehrentitel für Fliegerhelden, der jedoch zu diesem Zeitpunkt in der brasilianischen Presse vergleichsweise häufig mit Bezugnahme auf Santos-Dumont auftauchte⁶⁶², –

homenagem para priorizar a construção de escolas públicas, in: *Revista de História* (o. J. [2012]).

⁶⁶⁰ Burke verweist bei der Interpretation unterschiedlicher Bildtypen auf den vom Kunsthistoriker Peter Wagner geschaffenen Begriff des „Ikonotextes“, vgl. BURKE: Augenzeugenschaft, S. 46, 162, 183, 204 und 211 und Peter WAGNER: *Reading iconotexts. From Swift to the French Revolution*, London 1995. Dieser beschreibt das Nebeneinander visueller und verbaler Diskurse in Kunstwerken, sei es in Form von Inschriften, sei es durch Beschriftungen wie Untertitel oder Bildlegenden. Gemäß Burke zielen diese darauf ab, die Vielfalt konkurrierender Deutungen zu kontrollieren, also die Interpretation der Bilder zu erleichtern, sie zu beeinflussen oder gar zu manipulieren.

⁶⁶¹ Vgl. Abbildung 17.

⁶⁶² Der Ehrentitel geht zurück auf die metaphorische Bezeichnung großer Vögel wie Kondoren oder Adler als „Könige der Lüfte“. In Bezug auf Fliegerhelden vgl. exemplarisch die Partitur des Marsches „Air King“ in PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 141. Lins de Barros verweist darauf, dass Santos-Dumont 28-jährig (also um 1901) als „King of the Air“ (dt. „König der Lüfte“) in die Schlagzeilen amerikanischer Zeitungen einging, vgl. BARROS: *Desafio de voar*, S. 171. Eine Karikatur des Illustrators Orens vom November 1903 von Santos-Dumont mit Vogelflügeln neben einem großen Vogel, möglicherweise einem Kondor, ist überschrieben mit dem französischen Pendant „Les rois de l’air“. Diese Überschrift entspricht auch derjenigen anderer Postkarten derselben Serie *Le Burin Satirique*, vgl. *Acervo Santos-Dumont* des CENDOC (Dokument „SD3-417“). In der Ausgabe der *Revista da Semana* vom 06.09.1903, der auch die hier präsentierte Allegorie (Abbildung 17) entstammt, beschreibt Bermudes im Artikel „Ascensão de Santos Dumont na Bahia de Monaco“ (S. 734) Santos-Dumont als „um brasileiro que nesta Republica já conquistou o titulo de Rei – Santos Dumont, o Rei dos Ares“. Weitere Belege für die Bezeichnung Santos-Dumonts als „rei dos ares“ in brasilianischen Presseorganen rund um den Heimatbesuch wie folgt (chronologische Reihenfolge): „Chronica“, in: *O Malho*, 29.08.1903, S. 4; J. de Souza Reis: „A obra de Dumont“, in: *O Paiz*, 07.09.1903, S. 1 (hier als „Rei do Ar“); „Chronica“, in: *O Malho*, 12.09.1904, S. 4; Bermudes: „Cartas de um Tabaré“, in: *Revista da Semana*, 13.09.1903, S. 747; Marciolus: „Os Theatros“, in: *Revista da Semana*, 13.09.1903, S. 748 f., hier S. 749;

untermauert die Deutung des Flugpioniers als legitimer Repräsentant eines (seinerzeit noch) grenzenlosen und supranationalen Raumes, als ein so gesehen universaler Herrscher.

Aus der Vogelperspektive dargestellt erscheint die Erde nicht nur als Gegenstück zum Element Luft mit ihrem „König“ Santos-Dumont. Wie sich auch an Bronzestatuen für verschiedene Flieger⁶⁶³ und an den Titelblättern später erscheinender brasilianischer Luftfahrtmagazine ablesen lässt⁶⁶⁴, entwickelte sich der Globus ebenso zum Symbol für das zunehmende globale Bewusstsein, das mit dem Triumph von Luftfahrt, aber auch mit anderen global vernetzenden Bewegungen aufkam⁶⁶⁵ und die globale Relevanz der neuen Technologie sowie die damit einhergehende neue räumliche Ordnung betonte (Abbildung 20).

„Os Municipios. Taubaté, 13 (Correspondente)“, in: O Estado de S. Paulo, 16.09.1903, S. 2; [Bildunterschrift], in: Revista da Semana, 11.10.1903, S. 785; als „Rei do Ar“ zudem in: O Malho, 12.09.1903, S. 21. Weitere exemplarische Belege für die spätere Bezeichnung anderer Flieger als „rei dos ares“ in der brasilianischen Presse (chronologische Reihenfolge): für Orville Wright: „O aviador Wright“, in: O Paiz, 14.10.1908, S. 4; für Roland Garros: „Aviação“, in: A Ilustração Brasileira, 16.09.1912, S. 110; für Pégoud: „A Guerra Européa“, in: Correio Paulistano, 02.09.1915, S. 1; für Guynemer: „Cousas da guerra. Guynemer, o rei dos ares“, in: O Tico-Tico, 22.11.1916, S. 4; für Edu Chaves: „Odeon - Cia. Brasil Cinematographia“, in: Fon-Fon, 15.01.1921, S. 25; für den *Graf Zeppelin* bzw. Ferdinand Graf von Zeppelin: „Em.louvor.da.nossa.terra.“, in: Fon-Fon, 26.08.1933, S. 48. Analog dazu ging die Ballonfahrerin Laurinda Silva als „rainha dos ares“ (dt. „Königin der Lüfte“) in die Geschichte ein, vgl. „Uma mulher pelos ares“, in: O Malho, 11.04.1908, S. 25.

⁶⁶³ Vgl. die im *Musée de l’Air et de l’Espace* ausgestellten Bronze-Trophäen für Louis Blériot (erste Dekade des 20. Jahrhunderts) und Maurice Guillaux (um 1912/13), die beide das Element des Globus als Basis verwenden.

⁶⁶⁴ Vgl. beispielsweise die Globusdarstellungen auf den Umschlägen der später publizierten Luftfahrtmagazine *Aviação*, 10.08.1926, S. 1 (= Titelseite) und *Revista do Aero Club Brasileiro*, 02.1915, S. 1 (= Titelseite).

⁶⁶⁵ Man denke beispielsweise an die Anti-Alkoholbewegung, vgl. dazu Nikolay KAMENOV: Globale Ursprünge und lokale Zielsetzungen: Die Anti-Alkoholbewegung in Bulgarien 1890-1940, in: Steffi Marung / Katja Naumann (Hg.): *Vergessene Vielfalt. Territorialität und Internationalisierung in Ostmitteleuropa seit der Mitte des 19. Jahrhunderts*, Göttingen 2014, S. 194-220, insbesondere Abb. 2 auf S. 215 und den Kommentar dazu auf S. 216.



Abbildung 20: Aviação, 10.08.1926, S. 1 (= Titelseite). *Biblioteca do Museu Aeroespacial (MUSAL)* / *Revista do Aero Club Brasileiro*, 02.1915, S. 1 (= Titelseite). *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*.

Sicherlich nicht zufällig ist ein Teil der Landmasse des Globus auf der Illustration der *Revista da Semana* mit „America“⁶⁶⁶ gekennzeichnet, ruft dies doch Assoziationen wach, ähnlich wie sie Dr. Cesar Bierrenbach in seiner Rede verbalisierte, als er den Ehrenbesucher in Campinas, Santos-Dumont, als „Zukunft der Neuen Welt“, als Symbol der wiederauferstehenden, ausgelöscht geglaubten „latein(amerikan)ischen Stärke“ pries.⁶⁶⁷ Der einzig mit „America“ beschriftete Globus verweist also angesichts der globalen Relevanz von Luftfahrt auf eine herausragende Rolle des Kontinents in der Welt.

Auf der Illustration fährt Santos-Dumonts Luftschiff, ein zeitgenössisch bekanntes Motiv⁶⁶⁸, unter brasilianischer Flagge. Es handelt sich um eine kleine,

⁶⁶⁶ Vgl. Abbildung 17.

⁶⁶⁷ Im Original: „porvir do Novo Mundo“ und „vigor latino“ (kursiv im Original), vgl. „Santos Dumont em Campinas“, in: [Clube Campineiro. Noticiário, Set. 1903], S. 248 ff., hier S. 249. Coelho Neto bettete Santos-Dumont auf ähnliche Weise in einen kontinentalen Bezugsrahmen ein mit der Aussage „Para gloria da America o teu nome é bastante“, vgl. Coelho Neto: „Boas vindas“, in: *Commercio de Campinas*, 18.09.1903, o. S.

⁶⁶⁸ Seit seinen Erfolgen von 1901 tauchten die sehr ähnlichen Luftschiffe Nr. 5 und Nr. 6 als Motiv zahlreicher Dokumente auf, zum Beispiel auf dem Titelblatt der oben bereits erwähnten

aber bedeutsame Abweichung sowohl von anderen Darstellungen – die das Luftschiff mit französischer Flagge zeigten (Abbildung 21)⁶⁶⁹ – als auch von der mutmaßlichen historischen Faktenlage.

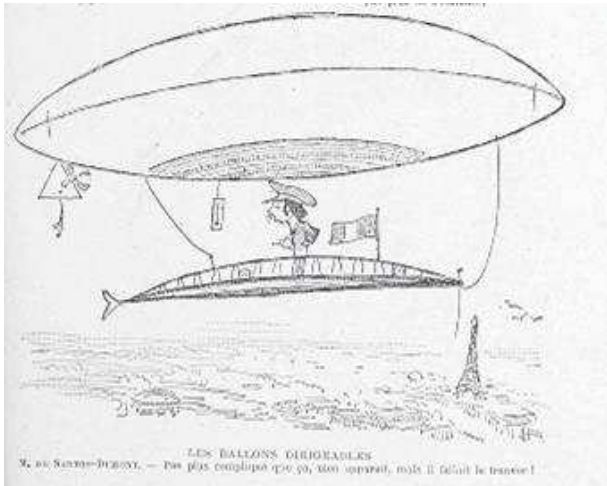


Abbildung 21: Delaw: „Les Ballons dirigeables“, in: *Le Rire*, 27.07.1901, S. 7.
Universitätsbibliothek Heidelberg, "Le rire: journal humoristique 7.1900-1901
 (Nr. 313-364)", S. 351 7 - CC-BY-SA-3.0.

Partitur „A Conquista do Ar!“ von Eduardo das Neves von 1902 – wenngleich dort fälschlicherweise als Nr. 7 beschriftet – (Abbildung 8) oder auch auf dem Cover der ebenfalls oben angeführten anonym verfassten Schrift „A Conquista do Ar pelo aeronauta brasileiro Santos Dumont“ von 1901; zudem zirkulierten diverse Fotografien und Zeichnungen von diesem Luftschiff, vgl. exemplarisch *Revista da Semana*, 09.03.1902, S. 76; *Revista da Semana*, 06.09.1903, S. 733 f.; *Ilustração Brasileira*, 01.10.1901, S. 52 f.; *Gazeta de Noticias*, 15.07.1901, S. 1.

⁶⁶⁹ Dies gilt beispielsweise für die oben schon erwähnte erste Karikatur von Santos-Dumont aus der Feder von Delaw, die im französischen humoristischen Magazin *Le Rire*, vom 27.07.1901 erschien (Abbildung 21), verfügbar auf der Seite der Heidelberger historischen Bestände unter http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/rire1900_1901/0646/image, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Auch Eugène Grasset stellte in seiner Illustration das Luftschiff bei der Eiffelturm-Umrundung mit französischer Flagge dar, vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 41, Abb. 54. Ihm tat es der ‚naive‘ Maler Maurice [eigentlich: Hector] Trotin gleich, vgl. BARROS: *Desafio de voar*, S. 2. In einer Zeichnung aus einer russischen Zeitung erschien das Luftschiff ebenfalls mit französischer Flagge vor dem Eiffelturm, vgl. [Novoe Vremja, 14.08.1901], o. S., verfügbar im *Acervo Santos-Dumont* des CENDOC (Dokument „SD1381“).

Selbst wenn zu dieser Frage relativ widersprüchliche und lückenhafte Ergebnisse vorliegen, so darf davon ausgegangen werden, dass Santos-Dumont zum einen bei seinen entscheidenden Flügen im Oktober 1901 sowohl mit brasilianischer wie auch französischer Flagge geflogen ist⁶⁷⁰, und zum anderen, dass deren Größe und damit Sichtbarkeit keinesfalls derjenigen auf der Illustration entsprochen haben dürfte.⁶⁷¹

⁶⁷⁰ Aufgrund der Fülle an Hinweisen erfolgt hier nur eine Auswahl der wichtigsten Belege, die zu der oben präsentierten Einschätzung geführt haben: Fernando Hippólito da Costa konstatiert in verschiedenen Büchern – allerdings ohne Belege, was auch für alle anderen in dieser Fußnote erwähnten Werke gilt –, dass Santos-Dumont mit seinem Luftschiff Nr. 4 üblicherweise mit ausgerollter „nationaler Flagge“ flog (gemeint sein dürfte die brasilianische), vgl. COSTA: Alberto Santos-Dumont, S. 25 und COSTA: Santos-Dumont. História e Iconografia, S. 40. Zur brasilianischen Flagge am Luftschiff Nr. 3 vgl. *Anais da Câmara dos Deputados. V. 10: 3.a Sessão Legislativa Ordinária, da 7.a Legislatura (Sessões de 19 a 27 de junho de 1973)*, Brasília 1973, S. 259-275, hier S. 268. Einige Autoren datieren die erstmalige Verwendung der französischen Flagge am Luftschiff auf Oktober 1901, vgl. REIS: Santos-Dumont, S. 42; WYKEHAM: Santos-Dumont, S. 134. Zu Flügen im Oktober 1901, bei denen Santos-Dumont beide Flaggen am Luftschiff ausgebreitet haben soll, äußern sich DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 82; HETZEL: Alegria selvagem, S. 89; WYKEHAM: Santos-Dumont, S. 134; vgl. auch *Anais da Câmara*, S. 259-275, hier S. 271. Aufschlussreich ist zudem ein Artikel von 1906, der sich auf den Flug anlässlich des Deutsch-Preises bezieht. Hier heißt es, er sei mit zwei Flaggen geflogen, der französischen und der brasilianischen. Allerdings habe es sich genau genommen weniger um die Flagge (des republikanischen) Brasiliens, als vielmehr die des Imperiums gehandelt, mit der Santos-Dumont Isabela, der letzten Kronprinzessin des brasilianischen Kaiserreiches, mit der er in Paris verkehrte, Anerkennung zollen wollte. Vgl. Beltrão do Figueiredo: „Carta de Paris“, in: *Correio da Manhã*, 25.10.1906, S. 1.

⁶⁷¹ Fotos von seinen Luftschiffen vermitteln den Eindruck, dass er bei den meisten Flügen allenfalls mit Wimpel, wohl aber ohne Flagge flog beziehungsweise diese kaum sichtbar war (oder nur zu bestimmten Momenten ausgerollt wurde). Umfassende fotografische Sammlungen sind im *Museu Paulista* beheimatet. Für reproduzierte Fotos der Luftschiffe vgl. unter anderem HOFFMAN: Wings of Madness; NICOLAOU: Santos-Dumont; COSTA: Alberto Santos-Dumont; NAPOLEÃO: Santos-Dumont. Conquest of the Air; Alberto SANTOS-DUMONT: *Dans L'Air*, Paris 1904, online verfügbar unter <https://archive.org/details/danslair00santgoog>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018; VILLARES: Santos-Dumont. Zu zeitgenössisch in Brasilien publizierten Fotografien vgl. zudem Fußnote 668. Vgl. ferner Eugene P. Lyle, Jr.: „Santos Dumont circling the Eiffel Tower in an Air Ship“, in: Annual Report of the Board of Regents of the Smithsonian Institution, Washington: Smithsonian Institution (1901), S. 574-592, Plate I-X. Auf wenigen Fotos erscheint das Luftschiff Nr. 6 mit sichtbarer französischer Flagge, etwa auf demjenigen von der Eiffelturm-Umrundung am 19.10.1901, das das Luftschiff neben oder fast über dem Eiffelturm samt einer jubelnden Menge zeigt, die ihre Hüte in die Höhe hebt. Dieses vielfach reproduzierte Foto, das um die Welt zirkulierte, ist unter anderem abgedruckt in: WOHL: Passion for Wings, S. 273; HOFFMAN: Wings of Madness, Abb. 16; NAPOLEÃO: Santos-Dumont. Conquest of the Air, S. 414; NICOLAOU: Santos-Dumont, Abb. MA25077; SANTOS-DUMONT: *Dans L'Air*, S. 215 und auf der Titelseite in: *O Estado de S. Paulo*, 22.12.1932, die

Die brasilianische Flagge auf dem Titelbild war insofern mehr als nur ein illustratives Detail. Passend zum Gedenktag der brasilianischen Unabhängigkeit einen Tag nach der Veröffentlichung der Ausgabe der *Revista da Semana* vom 6. September richtete sich die Flagge als Symbol der nationalen Einheit an die brasilianische Leserschaft, die sich mit der Coverfigur zu identifizieren aufgerufen war. Dazu indizierte die Flagge den Ursprung des Fluggerätes und seines Konstrukteurs, die hier – wie auch schon auf ähnlichen Illustrationen vom Luftschrift mit überdimensionaler brasilianischer Flagge⁶⁷² – klar und deutlich als ‚brasilianisch‘ etikettiert wurden. Basierend auf der Symbolkraft der Flagge erschienen seine Erfolge als brasilianische Errungenschaften und Santos-Dumont als ‚Sohn‘ oder Vertreter dieser Nation.⁶⁷³

Nicht zuletzt verband sich die Vision der brasilianischen Flagge am Luftschrift mit militärischen Aspekten, wie aus einer wenige Tage später im *Instituto*

wiederum reproduziert ist in BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 125. Allerdings handelt es sich laut den Forschungen von Nicolaou bei diesem Foto um eine Fotomontage, und es ist denkbar, dass auch die französische Flagge im Nachhinein in das Bild montiert wurde, denn auf den meisten anderen Fotos zum selben Ereignis ist keine französische Flagge auszumachen. Zur Fotomontage vgl. NICOLAOU: Santos-Dumont, S. 43 und Fußnote 403. Eine mögliche Vorlage könnten die in DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 66 und COSTA: Alberto Santos-Dumont, S. 28 abgebildeten Fotos gewesen sein. Auf diesen wirkt das Luftschrift weitaus kleiner und es ist keine Flagge erkennbar. Auf einer der vielen Abbildungen in O Malho, 30.07.1932, S. 18 f. lässt sich eine französische Flagge an seinem Luftschrift erahnen. In BARROS: Desafio de voar, S. 12 ist ein Foto von Santos-Dumonts Flug über die französischen Truppen am 14. Juli 1901 reproduziert, auf dem – anlässlich des französischen Nationalfeiertags wenig erstaunlich – deutlich eine französische Flagge hervortritt.

⁶⁷² Vgl. etwa die anlässlich seiner erfolgreichen Eiffelturm-Umrundungen am 13. und 14. Juli auf der Titelseite der Gazeta de Notícias vom 15.07.1901 erschienene Zeichnung seines brasilianisch-beflaggten Luftschriftes. Der darunter stehende Text sinniert passend dazu über die Bedeutung der Errungenschaft des „jungen Brasilianers“ für die Nation: „A estas horas, no mundo inteiro [...] repercutiu o nome do Brasil [...]. Santos Dumont, o jovem brasileiro [...] acaba de alcançar para si e para sua patria um desses triumphos...“. Die brasilianische Flagge am Luftschrift ist ebenfalls Bestandteil einer Werbung der *Alfaiataria Santos Dumont* von 1910, die auf brasilianische Kunden abzielte, vgl. die entsprechende Anzeige in O Malho, 14.05.1910, S. 24.

⁶⁷³ Auf ähnliche Weise beschwört ein Bild von einem Luftschrift mit einer deutlich hervortretenden brasilianischen Flagge in einer Jahre später in der Kinderzeitschrift *O Tico-Tico* veröffentlichten Bildergeschichte zum Thema „A Glória do Brazil na navegação aerea“ (dt. „Brasiliens Ruhm in der Luftfahrt“) die darunter stehenden Worte: „Os brasileiros tem feito de importante. Foi um brasileiro, Santos Dumont, quem descobriu a perfeita dirigibilidade dos balões“. Vgl. „As aventuras do Chiquinho – A Gloria do Brazil na navegação aérea“, in: O Tico-Tico, 20.06.1917, S. 28, auch reproduziert in COTRIM: Santos-Dumont na caricatura, Abbildung 14.

Histórico e Geográfico Brasileiro verlautbarten Rede hervorgeht: „Podeis suprehender um exercito em evolução militar, desfraldando nas alturas a bandeira da vossa, da nossa Patria.“⁶⁷⁴ Die Überzeugung, dass Santos-Dumont im Falle eines kriegerischen Konfliktes sein aeronautisches Können und Material zugunsten seiner *patria* einsetzen würde, galt spätestens seit seiner Ansage im Anschluss an seine viel kommentierten Flüge zur Militärparade am französischen Nationalfeiertag (14. Juli 1903) als unumstößlich. So stellte er in einem Brief an den französischen Kriegsminister zwar den französischen Truppen seine drei neuesten Luftschiffe zur militärischen Nutzung zur Verfügung, jedoch nur unter der Einschränkung, dass diese nicht gegen eine Nation der beiden Amerikas verwendet würden. Im Falle eines Krieges zwischen Frankreich und Brasilien sei seine „Luftflotte“ zudem für Brasilien bestimmt.⁶⁷⁵ Eine am Luftschiff ausgebreitete, für alle am Boden deutlich sichtbare Flagge rief insofern auch Vorstellungen nationaler militärischer Überlegenheit wach, die in den Augen seiner Zeitgenossen mit Santos-Dumonts aeronautischer Vormachtstellung einherzugehen schien.

Die Illustration kombinierte also den Titels eines universalen Herrschers („O Rei dos Ares“) mit nationalem Symbolismus und übertrug auf diese Weise Santos-Dumonts universale Bedeutung auf Brasilien, seinen Urheber. Santos-Dumont wurde damit zum Repräsentanten der brasilianischen Nation, der Brasilien einen vorderen Platz in der Welt sicherte. Mit anderen Worten: Der mit seinem brasilianisch-beflaggten Luftschiff hoch über der Erde schwebende Santos-Dumont war die bildliche Entsprechung des zu diesem Anlass besonders oft besungenen „Landmann[es], der Brasiliens Name so hoch erhoben hat“⁶⁷⁶. Das

⁶⁷⁴ „4a Sessão Extraordinaria em 23 de setembro de 1903“, in: Revista do IHGB, 1903, S. 247-254, hier S. 251.

⁶⁷⁵ Vgl. dazu entsprechend in Santos-Dumonts Memoiren: SANTOS DUMONT: Os meus balões, S. 226 f. Dass über dieses Angebot samt der (als patriotisch gedeuteten) Einschränkung noch vor seinem Heimatbesuch auch in Brasilien berichtet wurde, beweisen die folgenden Artikel: „Notas e Informações“, in: O Estado de S. Paulo, 02.08.1903, S. 2; „Noticias diversas“, in: O Estado de S. Paulo, 20.08.1903, S. 2; „As aeronaves do Sr. Santos Dumont“, in: Jornal do Commercio, 20.08.1903, S. 2; „As aeronaves em guerra“, in: Jornal do Commercio, 27.08.1903, S. 2; „Notas e Noticias“, in: Gazeta de Noticias, 03.08.1903, S. 1; „24 horas. Exterior“, in: Gazeta de Noticias, 22.08.1903, S. 1.

⁶⁷⁶ Im Original: „patricio, que tão alto tem elevado o nome do Brasil“, vgl. „Santos Dumont“, in: Revista da Semana, 13.09.1903, S. 748. Ähnliche Formulierung als „que no estrangeiro tem sabido levantar bem alto o nome querido do Brasil“, vgl. „Chronica“, in: O Malho, 29.08.1903, S. 4. Weitere Varianten: „o brasileiro illustre, que tão alto elevou o nome da patria no estrangeiro“, vgl. „Chronica“, in: O Malho, 12.09.1903, S. 4. Ebenso: „Seguro da victoria ao

der Luftfahrt inhärente Moment des Emporsteigens stand also zugleich für das symbolische Erheben der Nation, wie es auch die poetische Darlegung aus der Feder des bekannten Schriftstellers Coelho Neto anlässlich Santos-Dumonts Besuch in Campinas darlegte: „A nave livre dominava da altura e com ella, palpitando alegremente aos ventos, o pavilhão da Patria subia, numa ascensão triumphante“⁶⁷⁷. Um die Repräsentation der Nation im universal gedachten Luft-raum nicht nur gedanklich, sondern auch faktisch wirksam werden zu lassen, schenkten ihm mehrere Gruppierungen bei seinem Heimatbesuch eine brasilianische Flagge, die er an seinem nächsten Luftschiff Nr. 10 befestigen möge, um die Stellung Brasiliens in der („westlichen“) Welt symbolisch fortzuschreiben: „a longe fita auri-verde que, do alto da aeronave n. 10, vai sobre a metropole do Occidente impôr ao mundo um novo e infinito dominio do Brazil“⁶⁷⁸.

Auf der Titelseitenillustration rieseln Sterne aus Santos-Dumonts Händen auf die brasilianische Flagge, aber auch auf „America“ und die gesamte Erde hinab. In Anlehnung an das Bild vom Gold- und Sternregen⁶⁷⁹, aber auch an zeitgenössische Werbungen, bei denen Waren aus dem Luftschiff fallen und die

céu subiste / Subiu contigo o nome brasileiro“, aus dem Gedicht „A Santos Dumont“ von Arthur Azevedo, veröffentlicht im Dokument „ARQ 26 CASS“ in der „Pasta 4: Recortes de Jornais“ der *Coleção Amadeu da Silveira Saraiva* des *Museu Paulista*. Für eine zeitgenössische Reproduktion des gesamten *soneto* von Arthur Azevedo vgl. ferner „Santos Dumont“, in: *O Commercio de São Paulo*, 20.09.1903, S. 1. Vgl. dazu auch Fußnote 362. Zu späteren Verlautbarungen dieser Art vgl. zudem: „nosso distincto patricio, que tão alto tem levado [sic] o nome brasileiro“, vgl. „Santos Dumont“, in: *Gazeta de Noticias*, 24.11.1906, S. 2.

⁶⁷⁷ Coelho Neto: „Boas vindas“, in: *Commercio de Campinas*, 18.09.1903, o. S.

⁶⁷⁸ Vgl. Rede von Dr. Cesar Bierrenbach anlässlich des Besuches von Santos Dumont in Campinas, reproduziert in „Santos Dumont em Campinas“, in: [Clube Campineiro. Noticiário, Set. 1903], S. 248 ff., hier S. 249. Für eine Flagge im Namen des Gymnasiums von Campinas, das Santos-Dumont in seiner Jugend besucht hatte, vgl. ebd., S. 248. Für eine Flagge, die ihm vom Gemeinderat von Salvador, BA bei seiner Durchreise nach Europa vermacht wurde, vgl. „Despachos do Interior (Via Nacional). Bahia, 26“, in: *O Paiz*, 27.09.1903, S. 1 sowie „Telegrammas. Bahia, 26“, in: *O Estado de S. Paulo*, 27.09.1903, S. 1.

⁶⁷⁹ Das Bild des Goldregens taucht schon in der Antike auf, vgl. dazu Eintrag "Regen", in: Preston / Bogutovac / Brodersen et al. (Hg.): *Metzler Lexikon*, S. 142-143. Auch die Gebrüder Grimm bedienten sich unterschiedlicher Regen-Metaphern. So wird in „Sterntaler“ die arme, aber fromme und großherzige Protagonistin mit Sternen, die als Taler vom Nachthimmel regnen, belohnt, vgl. Jacob GRIMM / Wilhelm GRIMM: *Die Sterntaler*, München 2013 [1812/1815]. Frau Holle wiederum überschüttet das fleißige Mädchen, die „Goldmarie“, mit Gold, das faule dagegen, die „Pechmarie“, mit Pech. vgl. Jacob GRIMM / Wilhelm GRIMM: *Frau Holle*, München 2013 [1812].

Menschheit beglücken (sollen)⁶⁸⁰, klingt die Vorstellung vom Segen für die Menschheit aus der Hand eines Brasilianers an, die die postulierte Relevanz Brasiliens in Amerika und der Welt oder auch des amerikanischen Kontinentes in der Welt unterstreicht. Zudem verleihen die Sterne als ikonografische Elemente der himmlischen Sphäre Santos-Dumont (und seinem Werk) einen göttlichen Status. Das Bild des gottähnlichen Retters wird durch die Haltung seiner ausgestreckten Arme, die an Jesus am Kreuzifix erinnert, vervollständigt. Nicht zuletzt evoziert der ‚Luftschiff-Ritt‘ das Bild eines Pferdes, das von jeher in der Mythologie als Transportmittel der Götter einen besonderen Platz in der himmlischen Sphäre einnimmt. Die himmlischen Gefilde, die die Götter mithilfe beflügelter Wesen (oder auch Wagen) durchkreuzen, erreicht der quasi-göttliche Santos-Dumont nun mittels seines Luftschiffes.⁶⁸¹ Angesichts des hier gezeichneten Bild eines übermenschlichen Erlösers erstaunt es auch kaum, dass die ersten Zeilen des Gedichtes, das auf der Titelseite von *Tagarela* anlässlich des Empfanges von Santos-Dumont abgedruckt ist, wie ein Gebet anmuten: „Bemvindo seas tu a Patria, que enalteces / E que ora te recebe entra ovações e flores!“⁶⁸² (Abbildung 14). Von jeher wurde Luftfahrt mit der himmlischen Sphäre assoziiert und Santos-Dumonts Luftfahrterfolge erschienen in diesem Sinne als übermenschliches Werk der Erlösung.⁶⁸³ Zugleich waren die Sterne Elemente der

⁶⁸⁰ Vgl. beispielsweise die mutmaßlich vom Illustrator Raul entworfene Werbung des Warenhauses *Casa Americana*, in der Rosen und teilweise als Geschenke verpackte Waren aus einem lenkbaren Ballon hinabgeworfen werden, erschienen in: O Malho, 26.09.1903, S. 11. Vgl. ferner COTRIM: Santos-Dumont na caricatura, Abb. 23. Zudem liegt im Archiv des *Musée de l’Air et de l’Espace* eine Werbung der *Fromagerie Mont-Dore* vor, bei der Käsetaler aus dem Luftschiff auf die Erde heruntergeworfen werden (ohne Datum). Für eine Darstellung vom Zeppelin, der Glückstaler regnen lässt [wohl um 1908], vgl. zudem SYON: Zeppelin!, S. 43. Es ist zu vermuten, dass Amaro darüber hinaus an eine Fülle weiterer, ähnlicher Bildmotive anknüpfen konnte.

⁶⁸¹ Zur Rolle von Pferden im himmlischen Symbolraum vgl. SINGER: Like Sex with Gods, S. 29 f.

⁶⁸² Flaviano de Olival: „Santos Dumont“, in: *Tagarela*, 10.09.1903, o. S. [Titelseite].

⁶⁸³ Die Zeichnung Santos-Dumonts als übermenschliches Wesen drückt sich auch in der Zeile „Mais alto do que as nuvens, quasi Deus, / É Santos Dumont – um Brasileiro“ aus Eduardo das Neves’ Lied „A Conquista do Ar!“ aus. Ein Zeitgenosse von Santos-Dumont, Leopoldo (Marinho de Paula) Lins (geboren 1857) erinnert sich ebenfalls in diesem Sinne an ihn: „tinha conseguido um milagre como os santos“, vgl. FREYRE: *Ordem e Progresso*, S. 494.

brasilianischen Nationalflagge und verwiesen somit erneut auf die Rolle Brasiliens in diesem Werk für die Menschheit.⁶⁸⁴

Insgesamt lässt sich festhalten, dass Amaro mit dieser Darstellung Santos-Dumonts als universaler Herrscher („Rei dos ares“) mit brasilianischen Wurzeln, der auf einen gottähnlichen Platz erhoben wurde und mit seinem Luftschiff Nutzen für die Menschheit brachte, nationale (und in geringerem Maße auch kontinentale) Bedeutung konstruierte. Ob bewusst oder unbewusst – der Illustrator griff dazu auf eine global zirkulierende ikonografische Symbolsprache zurück.⁶⁸⁵ Angesichts des Heimatbesuches, aber auch des anstehenden Nationalfeiertages schien es besonders passend, der schon vorher präsenten nationalen Vereinnahmung von Santos-Dumont und seinen Leistungen auf dem Gebiet der Luftfahrttechnologie durch diese farbenfrohe Illustration und ihre vielschichtige Symbolsprache weiteres Gewicht zu verleihen.

Da das Titelblatt als der wichtigste Faktor für den in Brasilien seinerzeit üblichen Verkauf von Magazinen auf der Straße und am Zeitungsstand galt, war es nicht zuletzt aus kommerzieller Sicht bedeutsam, mittels der Titelillustration potentielle Leser anzusprechen.⁶⁸⁶ Die Titelseite dieses überaus erfolgreichen Magazins⁶⁸⁷ kann insofern als eine doppelte Reflektion gelesen werden: Sie verweist sowohl auf Einstellungen der brasilianischen künstlerischen Avantgarde der Zeit, die an der Gestaltung und Anordnung des Materials beteiligt war,⁶⁸⁸ als auch auf bestimmte kollektive Visionen, Träume und Ängste des Publikums.

⁶⁸⁴ Entsprechend deutet Bierrenbach in seiner Rede die Sterne in der brasilianischen Flagge als „Vorzeichen“ der von Santos-Dumont herbeigeführten „Weltherrschaft“: „Insaciavel [...] reuniu em seu pendão um céu estrelado como augúrio de domínio universal!“, vgl. „Santos Dumont em Campinas“, in: [Clube Campineiro. Noticiário, Set. 1903], S. 248 ff., hier S. 249.

⁶⁸⁵ Abgesehen von der ohnehin gegebenen Orientierung brasilianischer Illustratoren an einer global verbreiteten Bildsprache verweilte Amaro auch für geraume Zeit in Europa, vgl. Leticia Pedruce FONSECA: *A construção visual do Jornal do Brasil na primeira metade do século XX*, Dissertação (Mestrado), Rio de Janeiro 2008, S. 106 sowie LIMA: *História da caricatura*, Vol. 3, S. 1128.

⁶⁸⁶ Vgl. dazu TABOADA / NERY / MARINHO: *Revista da semana*, S. 24.

⁶⁸⁷ Zum kommerziellen Erfolg der *Revista da Semana*, der sich in einem rasanten Anstieg der Auflage und damit auch der Leserschaft spiegelte, vgl. CASADEI: *Sorriso da sociedade*, S. 1.

⁶⁸⁸ Die *Revista da Semana*, an der nicht nur bekannte Illustratoren wie Raul und Julião Machado, sondern auch brillante und angesehene Literaten mitwirkten, gilt als Spiegel der künstlerischen Avantgarde des fortschrittszugewandten Brasiliens, die die Symbole der Moderne in Umlauf brachte, vgl. CASADEI: *Sorriso da sociedade*, S. 1 f.; SODRÉ: *História da imprensa*, S. 184 f. und TABOADA / NERY / MARINHO: *Revista da semana*, S. 25 f.

Eine der geteilten Vorstellungen, die in diesem Titelblatt mitschwingen, könnte die konkrete Hoffnung gewesen sein, eines Tages Santos-Dumont und sein Luftschiff mit einer brasilianischen Flagge bestückt durch brasilianische Lüfte fliegen zu sehen, wie es in den Tagen seines Besuches sodann auch artikuliert wurde. Dieser Aspekt des Schauplatzes gewann mit dem Heimatbesuch an Bedeutung, wie der folgende Abschnitt verdeutlicht.

Zur Rolle des Flugschauplatzes für die nationale Selbstvergewisserung

Trotz der allgemein hohen Anerkennung Santos-Dumonts in Brasilien und auch des Stolzes auf die Erfolge eines Brasilianers in der Weltstadt Paris zeigte sich, ausgehend von seinem Heimatbesuch, der Schauplatz seines Wirkens im Ausland für viele Brasilianer von seiner Kehrseite. Bereits vor seiner Ankunft hatte *O Malho* eine Illustration von einem über dem Zuckerhut fliegenden Luftschiff veröffentlicht⁶⁸⁹ und angekündigt, dass Santos-Dumont sein Luftschiff Nr. 9 nach Brasilien mitbringen werde – ob durch Fehlinformationen bedingt oder durch Sensationshascherei motiviert sei an dieser Stelle dahingestellt. Auch die Titelseitenillustration in *Tagarela*, die Santos-Dumont mit seinem Luftschiff Nr. 9 unter dem Arm zeigte, suggerierte einen Besuch des Luftschiffers mitsamt seines Fluggerätes (Abbildung 14).⁶⁹⁰ Diese Geste galt als zentral für die nationale Selbstvergewisserung:

„E' um mimo digno do rei dos ares, e de nenhum modo o vencedor da direcção dos balões podia ser mais gentil para connosco do que realizando as suas ascensões aqui, em terras...perdão: em ares patrios, mostrando praticamente que o seu triumpho é uma realidade e que a gloria da importante e tão requestada descoberta cabe definitivamente ao brasileiro [...]“⁶⁹¹

Der Flug in „heimischen Lüften“ würde also den „Ruhm“ eines Brasilianers vor Ort in einem konkreten Akt unterstreichen und perpetuieren und zugleich die Anwendbarkeit seiner Erfindung in Brasilien praktisch unter Beweis stellen.

Entsprechend der nationalen Bedeutung, die einer fliegerischen Darbietung des Luftschiffes durch ihren Landsmann zukam, zeigten sich viele Brasilianer

⁶⁸⁹ „A' Espera do Dumont“, in: *O Malho*, 29.08.1903, S. 9.

⁶⁹⁰ [Unbekannter Autor]: [Ohne Titel], in: *Tagarela*, 10.09.1903, o. S. [Titelseite].

⁶⁹¹ „Chronica“, in: *O Malho*, 29.08.1903, S. 4.

enttäuscht, als sich diese Ankündigung als unzutreffend herausstellte.⁶⁹² Die Missstimmung ging dabei über ein individuelles Gefühl hinaus, wie der Kolumnist Leôncio Correia passend zum Nationalfeiertag bemerkte: „A magoa de ve-lo chegar sem um balão não é minha: é nacional“⁶⁹³. Wenn Santos-Dumont nahezu täglich in Paris fliege, warum könne er dann nicht in Rio de Janeiro oder São Paulo fliegen?⁶⁹⁴ Warum schlage er seiner *patria* ab, was er dem Ausland verschwenderisch zugestehe?⁶⁹⁵

Eine humorvolle Antwort auf diese Fragen, die offenbar die Nation bewegten, gab der Illustrator K. Lixto einige Tage später mit einem Wortspiel in *O Malho* (Abbildung 22). In einem hier dargestellten, wohl alltäglichen Gespräch der städtischen Eliten folgt auf die Frage, warum Santos-Dumont keine fliegerischen Heldentaten in seiner Heimat vollbringe, die vielsagende Antwort „Santos em casa não faz milagres“⁶⁹⁶. In Abwandlung des portugiesischen Sprichwortes „Santo de casa não faz milagre“ (dt. Entsprechung: „Der Prophet gilt nichts in seinem Vaterlande“), die dank der Ähnlichkeit des Namens Santos [-Dumont] mit dem Wort für „Heiliger“ (port. „santo“) funktioniert, nahm K. Lixto das Wechselspiel zwischen einer heiligenhaften Verehrung des Flugpioniers in seiner Heimat

⁶⁹² In der nächsten Ausgabe eine Woche später gab *O Malho* bekannt, dass Santos-Dumont entgegen der Versprechungen sein Luftschiff Nr. 9 doch nicht mit sich führe. Angeblich hätten aus diesem Grunde viele Leute aus Wut ihre Unterschrift aus den Listen für die (Geld-) Sammlung zugunsten der Festlichkeiten für Santos-Dumont zurückgezogen, vgl. [Ohne Titel], in: *O Malho*, 05.09.1903, S. 7. Die Enttäuschung über den nicht mitgebrachten Ballon ist nicht zuletzt Thema in vielen Wortspielen und Witzen in: *O Malho*, 05.09.1903, 12.09.1903, 19.09.1903 sowie in Tagarela, 17.09.1903, S. 12. Auch in New York war die Enttäuschung 1902 groß, als Santos-Dumont trotz gegenteiliger Versprechungen ohne eine Flugvorführung und ohne Verabschiedung das Land Hals über Kopf verlassen hatte, vgl. BARROS / SOUZA: Santos-Dumont, S. 247 ff. In Brasilien allerdings handelte es sich bei Santos-Dumont zudem um einen Landsmann, was die Erwartungen und entsprechend auch die Enttäuschung unwahrscheinlich steigerte.

⁶⁹³ Vgl. Leoncio Correia: „O Dia e o seu heroe“, in: *Correio da Manhã*, 07.09.1903, S. 1. Vgl. ferner BARROS: *Desafio de voar*, S. 179.

⁶⁹⁴ Im Original: „Por que não trouxe Santos Dumont o seu famoso n. 9? Por que não faz elle no Rio de Janeiro alguma das experiencias, ou, melhor, alguns dos passeios a que já habitou o povo parizense“, vgl. „24 horas. Interior“, in: *Gazeta de Noticias*, 07.09.1903, S. 1. Vgl. ferner BARROS: *Alberto Santos-Dumont*, S. 70 f.

⁶⁹⁵ Vgl. dazu die Kritik des Dichters Leôncio Correia: „elle nega á Patria o que deu prodigamente ao estrangeiro“, vgl. Leoncio Correia: „O Dia e o seu heroe“, in: *Correio da Manhã*, 07.09.1903, S. 1.

⁶⁹⁶ K. Lixto: „O Homem do Dia“, in: *O Malho*, 12.09.1903, S. 26.

einerseits und dem zunehmend in Frage gestellten Schauplatz seines Wirkens andererseits humorvoll auf.

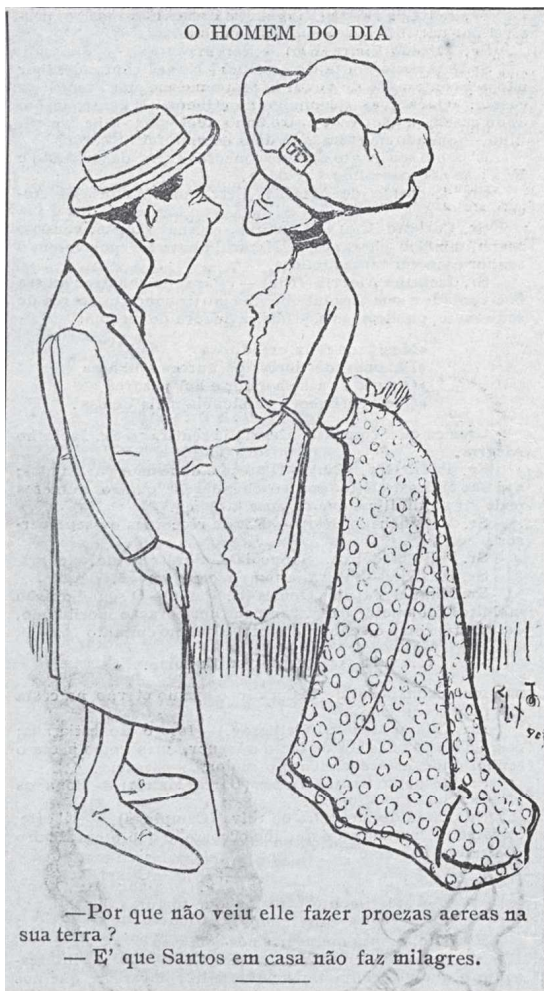


Abbildung 22: K. Lixto: „O Homem do Dia“, in: O Malho, 12.09.1903, S. 26. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

Sowohl diese Karikatur als auch eine konkrete Anfrage an Santos-Dumont, in Brasilien zu fliegen, die mit dem Verweis auf die kärgliche und unzureichende Luftfahrtinfrastruktur des Landes von ihm zurückgewiesen wurde⁶⁹⁷, reflektieren nicht nur den akteurs- und ortsunabhängigen populären Traum, einer Luftfahrtvorführung beizuwohnen, sondern zugleich die spezifischere Vision, Brasilien zum Schauplatz der von Santos-Dumont entwickelten ‚modernen‘ Flugtechnologie zu machen. Brasilien strebte nicht mehr nur danach, eine ‚Erfindernation‘, sondern nunmehr auch eine ‚Luftfahrernation‘ zu sein.

Diesem Wunsch entsprach ein konkreter Antrag des Abgeordneten Alvaro de Carvalho in der *Câmara dos Deputados* vom 18. September 1903. Er schlug die Einrichtung eines „Santos Dumont“-Geldpreises durch die Regierung vor, der denjenigen brasilianischen Luftfahrer prämiieren sollte, der zwischen 13. Mai 1904 und 31. Dezember 1905 mit mindestens einem Passagier in einem Luftschiff oder anderem Fluggerät von der *Escola Militar* zur *Escola Naval* und wieder zurück fliege und dabei auf einem Weg der insgesamt 25 Kilometer langen Strecke den Zuckerhut umründe.⁶⁹⁸ Die Route verband nicht nur die Ausbildungsstätten der nationalen Marine und des Heeres und verwies damit auf ein Neues auf die militärischen Implikationen von Luftfahrt, sondern schien sich auch an denjenigen des Fluges von Santos-Dumont um den Eiffelturm zu orientieren.⁶⁹⁹

⁶⁹⁷ Santos-Dumont benötigte einen Hangar von 50 m nebst einer Anlage zur Produktion des benötigten Wasserstoffes und natürlich seine Mechaniker, vgl. BARROS: Alberto Santos-Dumont, S. 71 und BARROS: Santos-Dumont e a invenção do voo, S. 69. In Frankreich hatte der *Aéro-Club* als eine der ersten Aktionen ein Gelände in Saint-Cloud gekauft, das seinen Mitgliedern zu Luftfahrtaktivitäten zur Verfügung stand, vgl. MUSA / MOURÃO / TILKIAN: Alberto Santos-Dumont, S. 28. Abgesehen davon war der Transport der Luftschiffe aufwendig, was Santos-Dumont selbst nur für bestimmte Ziele gerechtfertigt schien, vgl. dazu SANTOS DUMONT: Os meus balões, S. 235 ff.

⁶⁹⁸ Vgl. Redebeitrag von Sr. Alvaro de Carvalho in „Camara dos Deputados. 85ª Sessão em 18 de Setembro de 1903“, in: *Diário do Congresso Nacional*, 19.09.1903, S. 1896; „Camara dos Deputados. 86ª Sessão em 19 de Setembro de [1903]. Projectos. N. 230 – 1903“, in: *Diário do Congresso Nacional*, 20.09.1903, S. 1922, beide online verfügbar innerhalb der *Coleção „Diários da Câmara dos Deputados“* unter http://imagem.camara.gov.br/pesquisa_diario_basi.ca.asp, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Vgl. ferner die Abschrift „Anais da Câmara dos Deputados, Mês de setembro de 1903, Página 389“, verfügbar im *Acervo Santos-Dumont* des *CENDOC* (Dokument „SD3-408P1“). Vgl. dazu auch BARROS: Santos-Dumont e a invenção do voo, S. 68 und DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 105.

⁶⁹⁹ Auch in New York waren im Jahr 1902 Flüge von Santos-Dumont um die Freiheitsstatue und später um die St. Pauls-Kirche geplant, die an dieses Muster anknüpften. Diese fanden jedoch nie statt (siehe dazu auch Fußnote 692). Vgl. exemplarisch: „Airship will circle liberty“, in: [Unbekannte Zeitung (New York?)], 20.04.1902, o. S. (*CENDOC*, *Acervo Santos-Dumont*,

Auch wenn es sich beim Zuckerhut vornehmlich um ein Naturmonument handelte und er insofern (zumindest zu jenem Zeitpunkt noch⁷⁰⁰) kein Symbol des Fortschritts darstellte, waren doch Parallelen zum Eiffelturm gegeben – sei es der Charakter eines Wahrzeichens, sei es die nach oben strebende Form – und somit konnte an den legendären Flug angeknüpft werden.⁷⁰¹ Offensichtlich ließ sich jedoch weder Santos-Dumont noch ein anderer brasilianischer Flieger davon anlocken⁷⁰² – der Preis wurde nicht vergeben und bis zum ersten Flug am Schauplatz Brasilien, der eine derartige Strecke zu überwinden vermochte, sollte es noch bis in die nächste Dekade dauern. Die Hoffnung jedoch, dass Santos-Dumont eines Tages eines seiner Luftschiffe nach Brasilien mitbringen würde, starb auch nach dem Flugwettbewerb nicht.⁷⁰³

Dokument „SD3-237“) und „How Santos Dumont will sail over New York“, in: Metropolitan Magazine, 05.1902, S. 517-521, hier S. 517 und 520. Vgl. dazu auch Fußnote 397. Vgl. ferner BARROS / SOUZA: Santos-Dumont, S. 248. Entsprechend sollten ab 1910 in brasilianischen Städten ähnlich konzipierte Flugwettbewerbe stattfinden, wie derjenige in Curitiba, bei dem der Turm der örtlichen Kathedrale zu umrunden war, vgl. dazu A. D. Reis: „Pelas Escolas. A Escola de Aviação do Paraná“, in: Revista Brasileira de Aviação, 11.1919, o. S.

⁷⁰⁰ Zur 1912 vollendeten Konstruktion einer Seilbahn auf den Zuckerhut und des damit geborenen Bildes als Monument für die fortschrittliche brasilianische Ingenieurskunst vgl. Renata Augusta dos Santos SILVA: O gigante e a máquina – Pão de Açúcar, in: Paulo Knauss (Hg.): *Cidade vaidosa. Imagens urbanas do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro 1999, S. 45-56, hier S. 49-55 und die Ausführungen in Kapitel 3.3.

⁷⁰¹ Die Parallelisierung zwischen Zuckerhut und dem von Santos-Dumont umrundeten Eiffelturm offenbarte sich nicht nur in der oben angeführten Illustration, die ein Luftschiff über dem Zuckerhut zeigte (vgl. Fußnote 689). Darüber hinaus wurde der Zuckerhut am 7. September 1903, dem brasilianischen Nationalfeiertag, und passend zum Besuch von Santos-Dumont zum Schauplatz der Ehrerweisung, als Schüler der *Escola Militar* diesen erklimmen und auf seinem Gipfel eine Fahne mit der Aufschrift „Salve! Dumont“ (dt. „Sei gegrüßt, Dumont!“) hissten, vgl. „Dumont no Brazil“, in: O Paiz, 07.09.1903, S. 2. Zum Andenken schenkten sie Santos-Dumont im Anschluss eine Silberallegorie, die Ballon und Zuckerhut zeigt und somit beide Errungenschaften gedanklich verknüpfte beziehungsweise einen Flug um den Zuckerhut vorwegnahm, vgl. „Santos Dumont“, in: O Paiz, 13.09.1903, S. 1 f., hier S. 2.

⁷⁰² Selbst später, als der Abgeordnete Germano Hasslocher eine Ausweitung auf internationale Flieger vorsah, präsentierten sich keine Kandidaten, vgl. DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 105.

⁷⁰³ Schon während seines Besuches wurde berichtet, dass Santos-Dumont in der *Escola Militar* und bei einem Bankett versprochen habe, bald mit einem seiner Luftschiffe nach Rio de Janeiro zurückzukehren, vgl. „Santos Dumont“, in: O Paiz, 13.09.1903, S. 1 f., hier S. 2. 1906 hieß es erneut: „Santos Dumont promette visitar a patria breve. Que chegue depressa e suba alto no seu n. 14, que diz trazer consigo“, vgl. Fox: „Revista da Semana. Chroniqueta sobre o joelho“, in: Revista da Semana, 12.08.1906, S. 3770 ff., hier 3771.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass brasilianische Illustratoren und Autoren anlässlich des Besuches von Santos-Dumont in seiner Heimat, der symbolträchtig mit dem brasilianischen Nationalfeiertag zusammenfiel, die nationale Bedeutung dieses Luftfahrtpioniers wiederaufleben ließen und in wirkmächtigen Bildern beschworen und kondensierten. Dabei standen besonders die von ihm demonstrierten Errungenschaften in der Lenkbarkeit von Ballonen im Vordergrund. Wie auch schon 1901 erschien Santos-Dumont als heroischer Repräsentant der brasilianischen Nation, der mit seinem Luftschrift der Menschheit und damit der Welt Segen brachte und Brasilien (und gleichzeitig dem amerikanischen Kontinent) einen vorderen Platz in der Welt bescherte.

Auch wenn Santos-Dumonts Besuch vor dem Hintergrund seines ruhmvollen Wirkens im Ausland als patriotischer Akt galt, so mehrten sich zugleich kritische Stimmen, die nicht nur Santos-Dumont, sondern auch seine Luftschrift in Brasilien zu sehen wünschten. Die Einführung seiner Erfindung am lokalen Schauplatz Brasilien erwies sich also als neues, mit dem Heimatbesuch aufkommendes Thema innerhalb der Diskurse zu Santos-Dumont. Beflügelte der Schauplatz seines Wirkens in Paris 1901 noch Vorstellungen eines universal relevanten brasilianischen Akteurs, so präsentierte er sich vielen Brasilianern nun von seiner Kehrseite.

Nach diesem Heimatbesuch sollte Santos-Dumont auf die andere Seite des Atlantiks zurückkehren und sich weitere sechs Jahre fliegerischen Aktivitäten widmen. Die brasilianischen Reaktionen darauf und die Frage danach, welche Aspekte des Selbstbildes einer brasilianischen Erfindernation damit wiederaufgegriffen, betont oder auch neu verhandelt wurden, stehen im Mittelpunkt des letzten Teilkapitels (1.5).

1.5 SANTOS-DUMONT ALS URHEBER DES FLUGZEUGS UND SEIN PLATZ IN EINER TRANSNATIONALEN ERFINDER- UND FLIEGERGEMEINSCHAFT (1906-1909)

Anschließend an mehrere Jahre aktiver Auseinandersetzung mit lenkbaren Ballonen widmete sich Santos-Dumont – sicherlich beeinflusst vom allgemein wachsenden Interesse an ‚schwerer-als-Luft‘- Fluggeräten, vielleicht aber auch vom Tod des Ballonkonstruktors seines Vertrauens, Henri Lachambre, im Jahr

1904⁷⁰⁴ – schließlich dem Flugzeugbau. Nach zahlreichen Probeläufen⁷⁰⁵ gelangen ihm am 23. Oktober und am 12. November 1906 auf dem Bagatelle-Feld im *Bois de Boulogne* bei Paris vor Hunderten von Zuschauern⁷⁰⁶ mit seiner *14-bis*⁷⁰⁷ Flüge von 60 und 220 Meter Streckenlänge, für die er sowohl den Archdeacon-Preis als auch den Preis des *Aéro-Club* von Frankreich verliehen bekam⁷⁰⁸ und die zunächst in den aeronautischen Kreisen der französischen Hauptstadt und von da aus in weiten Teilen Europas und der Welt als die ersten erfolgreichen Demonstrationen eines Flugzeuges gefeiert wurden.

Santos-Dumont konnte also – und das unterscheidet ihn von Bartolomeu de Gusmão und Augusto Severo – über eine lange Zeitspanne und zudem in unterschiedlichen Sparten erfolgreiche Erfindungen präsentieren. Gleichzeitig sollten ihm – anders als noch 1901 – zunehmend Luftfahrtpioniere anderer Herkunft seinen Platz (und damit denjenigen Brasiliens) streitig machen. Welche Deutungen riefen seine Aktivitäten zwischen 1609 und 1909 in Brasilien hervor? Wie konnten Santos-Dumonts Errungenschaften und Rückschläge, aber auch die vermehrten Erfolge anderer Flieger in die Erzählung der Erfindernation Brasilien eingebunden werden und welcher Platz wurde Santos-Dumont (und damit Brasilien) in diesem transnationalen Szenarium zuteil?

⁷⁰⁴ Vgl. DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 106.

⁷⁰⁵ Zu den teils kurios anmutenden Testreihen am Boden, zu Erfolgen und Rückschlägen seit der Fertigstellung der *14-bis* im Juli 1906 vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 318; BARROS: Santos Dumont e a invenção do avião, S. 14 f. und COSTA: Alberto Santos-Dumont, S. 59.

⁷⁰⁶ Die Zahl bezieht sich auf den 23.10.1906 und stammt aus INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 320.

⁷⁰⁷ Der kuriose Name *14-bis* (dt. „zweimal 14“) erklärt sich aus dem Vorgehen Santos-Dumonts bei seinen ersten Experimenten, bei denen er den Prototypen mit der Hülle seines Luftschiffes Nr. 14 als Hilfsvehikel zum Anheben der Flugmaschine kombinierte, um so die Steuerung zu erproben, vgl. PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 26; COSTA: Alberto Santos-Dumont, S. 58; BARROS: Santos-Dumont e a invenção do voo, S. 77 und BARROS: Santos Dumont e a invenção do avião, S. 14.

⁷⁰⁸ Der bereits 1904 von dem wohlhabenden *Aéro-Club*-Mitglied und Luftfahrtenthusiasten Ernest Archdeacon ausgeschriebene *Coupe d'Aviation Ernest Archdeacon* sah 3000 Francs für einen „schwerer-als-Luft“-Flug ohne Hilfsmittel von mindestens 25 Metern und mit unfallfreier Landung vor. Der *Aéro-Club* vergab 1500 Francs für einen Flug unter gleichen Bedingungen von 100 Metern. Vgl. MATTHEWS: Pioneer Aviators, S. 189 und COSTA: Alberto Santos-Dumont, S. 58.

Brasilianische Urhebererschaft und ausländische Flugserfolge

Wie schon die Ballondemonstrationen im Jahr 1901 brachte Santos-Dumonts erfolgreicher Flugzeugflug von 1906 in Frankreich Nachrichten und Bilder unterschiedlichen Formats hervor, die um die Welt zirkulieren sollten.⁷⁰⁹ Auch in seiner Heimat kündeten Telegramme von seiner bahnbrechenden Leistung. Mehr als das Ereignis und seine technikgeschichtliche Bedeutung rückte die brasilianische Berichterstattung jedoch die Erfinderfigur Santos-Dumont⁷¹⁰ sowie die Reaktionen auf seine Erfolge in der Pariser Presse⁷¹¹ und diverse in Paris zu seinen

⁷⁰⁹ Laut Roche entwickelte sich die *14-bis* zu einem besonders häufigen Foto- und davon ausgehend auch zu einem Postkartenmotiv, vgl. ROCHE: Vallée de Chevreuse, S. 26. Zu weiteren reproduzierten Postkarten französischer Provenienz, die an Flüge mit der *14-bis* im Jahr 1906 erinnern, vgl. WINTERS/STROHM: Eroberung des Himmels, S. 122 f. Für Fotogramme aus einem Film zum *14-bis* Flug am 12.11.1906 vgl. BARROS: Santos Dumont e a invenção do avião, S. 14 f. Das Archiv des *Museu Paulista* beheimatet laut Sammlungskatalog Filmfragmente zu Santos-Dumonts Flügen mit der *14-bis* (ohne Datum), vgl. Abschnitt „Filmes Cinematográficos“, in: MUSEU PAULISTA / USP: *Dossiê: Coleção Santos Dumont*, [São Paulo] 2000, S. 26. Laut Lins de Barros wurden Filme vom Flug der *14-bis* ausgestrahlt, wo genau, bleibt allerdings unklar, vgl. BARROS: Desafio de voar, S. 189.

⁷¹⁰ Die Relevanz seiner Person spiegelt sich in der Form der Übermittlung dieser Nachrichten. Anders als gewöhnliche Telegramme, die üblicherweise in der Sektion „Telegrammas“ lediglich nach Ländern geordnet und mit Stadt und Datum der übermittelnden Telegrafestation gekennzeichnet aufgelistet wurden, erschienen die Nachrichten über Santos-Dumonts erfolgreiche Versuche mit seinem Flugzeug und die Reaktionen darauf in Zeitungen wie der *Gazeta de Noticias* nicht unter einem Ort subsumiert, sondern wurden mit der Sonderüberschrift „Santos Dumont“ – und nicht etwa „Der erste Flug“ oder ähnliches – optisch hervorgehoben. Unter anderem in der *Gazeta de Noticias* vom 12.11.1906, 13.11.1906, 14.11.1906, 15.11.1906, 18.11.1906, 22.11.1906, 25.11.1906. Eine derartige Sonderüberschrift tauchte dagegen in den Telegrammen zu seinen Erfolgen mit dem Luftschiff im Jahr 1901 in derselben Zeitung zunächst nicht auf (vgl. exemplarisch die Telegrammsekction vom 14.07.1901, S. 1 und 21.10.1901, S. 1). *O Estado de S. Paulo* hob die Telegramme zu Santos-Dumonts Flugzeug-Erfolgen nicht gesondert hervor. Zeitungen wie *O Paiz* und *Jornal do Brasil* verwendeten ohnehin stets thematische Titel, vgl. „Telegrammas. Exterior. Experiencias de Santos Dumont“, in: *O Paiz*, 13.11.1906, S. 2 und „Telegrammas. Exterior. Santos Dumont“ am 14.11.1906, S. 5. sowie „Telegrammas. França. Últimas Experiencias de Santos Dumont“, in: *Jornal do Brasil*, 18.11.1906, S. 4.

⁷¹¹ Ein kurzer Artikel vom 14.11.1906 kommentierte die Berichterstattung zu Santos-Dumont in der Pariser Presse, vgl. „Santos Dumont“, in: *Gazeta de Noticias*, 14.11.1906, S. 1. Am 17.11.1906 zitierte ein Bericht über Santos-Dumonts Flug einen Artikel aus der französischen Zeitung *Journal*, vgl. „Notas brasileiras. Paris, 26 de outubro“, in: *Gazeta de Noticias*, 17.11.1906, S. 4 (siehe dazu Fußnote 714). Am 26.11.1906 publizierte dieselbe Zeitung die Abschrift eines Artikels aus der französischen Zeitung *L'Écho de Paris* samt einer (wenngleich leicht modifizierten) Abbildung des Flugzeuges *14-bis*, vgl. „Santos Dumont“, in: *Gazeta de Noticias*, 26.11.1906, S. 3. Eine weitere Variante derselben Illustration erschien in

Ehren abgehaltene Festlichkeiten wie Bankette in den Mittelpunkt.⁷¹² Wie bereits bei seinem Flug mit dem lenkbaren Ballon überlappte sich die in Frankreich erfahrene Anerkennung dabei mit derjenigen der gesamten („zivilisierten“) Welt: „Não ha hoje recanto algum do mundo civilizado onde não seja repetido o nome glorioso de Santos Dumont“⁷¹³. Gleichzeitig verstärkte die Pariser Meinung die Autorität des Gesagten. In diesem Sinne zitierte ein Artikel in der *Gazeta de Noticias* an mehr als einer Stelle den aus der Pariser Zeitung [*Le Temps*] entnommenen Satz „Der brasilianische Luftfahrer gehört zur Rasse derjenigen, die den Anderen den Weg aufzeigen.“⁷¹⁴ Wenn sogar Angehörige einer anderen (und zudem als ‚zivilisiert‘ geltenden) Nation dem brasilianischen Luftfahrer und seinesgleichen – ein seinesgleichen, das unterschiedlich weit gefasst werden kann – eine Vorreiterrolle zuschrieben, vermochte dies seine (und damit implizit auch Brasiliens) Stellung in der Welt von außen zu unterstreichen. Weniger der von Santos-Dumont vollbrachte technologische Durchbruch an sich als vielmehr die Reaktionen, die dieser in der („zivilisierten“) Welt hervorrief, wurden also in Brasilien diskursiv verarbeitet, um die Anerkennung Santos-Dumonts und damit eines Brasilianers in der Welt fortzuschreiben und folglich einen vorderen Platz für Brasilien in der Welt auf ein Neues zu beschwören.

Commercio de São Paulo, 22.11.1906, S. 2. Für das Original vgl. „M. Santos Dumont gagnant la Coupe Archdeacon“, in: *L'Écho de Paris*, 14.10.1906, S. 1 f., letzterer verfügbar unter <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k804887m.item>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

⁷¹² Am 10 und 12. November 1906 ehrte der *Aéro-Club* Frankreichs Santos-Dumont mit einem Bankett, vgl. COSTA: Alberto Santos-Dumont, S. 59 und BARROS: Alberto Santos-Dumont, S. 87. Ein Bericht über den Ablauf und gehaltene Reden beim Bankett des *Aéro-Club* am 10.11.1906 findet sich in der kurzen Nachricht mit der Überschrift „Santos Dumont. Paris, 11“ der Telegramm-Sektion der *Gazeta de Noticias*, 12.11.1906, S. 2 sowie in ausführlicherer Version in „Cartas Parizienses“, in: *Commercio de São Paulo*, 07.12.1906, S. 1.

⁷¹³ „Santos Dumont“, in: *Gazeta de Noticias*, 24.11.1906, S. 2.

⁷¹⁴ Im Original: „O aeronauta brasileiro pertence a’ raça dos que mostram o caminho aos outros“, vgl. „Notas brasileiras. Paris, 26 de outubro“, in: *Gazeta de Noticias*, 17.11.1906, S. 4. Als indirektes Zitat auch in einem Telegramm zitiert: „[O Temps] Acrescenta que o aeronauta brasileiro é um homem da tẽmpera daqueles que mostram o caminho aos outros“, vgl. Telegramm „Paris, 24“ aus dem *Jornal do Comércio*, 25.10.1906, reproduziert in SILVA: Santos Dumont, S. 247 f. Im französischen Original lautet das Zitat: „L’aéronaute brésilien est de la race de ceux qui montrent le chemin aux autres“, vgl. Paul Rousseau: „Au jour le jour. L’envolée de Santos-Dumont“, in *Le Temps*, 25.10.1906, S. 3, verfügbar unter <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2387807/f3.item>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

Mit diesem grandiosen Sieg schien bis zum Aufkommen neuer erfolgreicher Apparate und Flieger ab Endes des Jahres 1907⁷¹⁵ Santos-Dumonts Platz in der Luftfahrtentwicklung für in alle Ewigkeit festgeschrieben. So prophezeite ein Anfang 1907 erscheinener Fotobericht über die neuesten Flugzeuge in Europa Santos-Dumonts Nr. 15 eine verheißungsvolle Zukunft:

„Damos abaixo as photogravuras dos quatro aeroplanos que mais têm provocado a atenção do povo de Paris. Todos elles preparam-se para a conquista do Ar e do premio Deutsch [eigentlich: Deutsch-Archdeacon].

Por emquanto (e é natural que assim continue a ser) a tentativa do nosso patricio Santos Dumont é a que mais esperançosa se revela; e, não será de admirar que lhe pertença o exito da Victoria.“⁷¹⁶

Die einstmals zugeschriebene Aufmerksamkeit durch Paris (und damit durch die Welt) wurde also auf Santos-Dumonts nächstes Flugzeugmodell und die Aussicht auf etwaige Erfolge mit diesem übertragen. Weitere Errungenschaften Santos-Dumonts in der ‚Eroberung der Lüfte‘ und sein Sieg beim Deutsch-Archdeacon-Preis⁷¹⁷ wurden dabei nicht nur als wahrscheinlich, sondern zugleich als „natürlich“ präsentiert.

Doch Diskurs und Ereignisgeschichte konnten kaum weiter auseinanderklaffen. Am 27. März, also rund sieben Wochen vor dem Erscheinen des Fotoberichts, hatte Santos-Dumont sein Modell Nr. 15 getestet, das jedoch nicht vom Boden abhob und dazu beim Anlauf auseinanderfiel, weil sich das Fahrwerk als ungeeignet herausstellte. Wenige Tage später, am 4. April, zerstörte

⁷¹⁵ Bis Ende des Jahres 1907 zählte Europa nur eine Hand voll Flieger, vgl. NAPOLEÃO: Santos-Dumont. *Conquest of the Air*, S. 135. Am 26. Oktober 1907 brach Farman erstmalig offiziell den von Santos-Dumont Ende 1906 aufgestellten Distanzrekord mit einem Flug von 771 Metern, am 9. November desselben Jahres überschritt er die ein-Kilometer-Marke, vgl. BARROS: Santos Dumont. *O homem voa!*, S. 30 und WOHL: *Passion for Wings*, S. 48. Napoleão führt zudem einen neuen Geschwindigkeitsrekord durch Farman an, vgl. NAPOLEÃO: Santos-Dumont. *Conquest of the Air*, S. 524. Zu Farman vgl. auch Fußnote 743 und die Ausführungen auf den folgenden Seiten.

⁷¹⁶ „Os novos aeroplanos“, in: Fon-Fon, 18.05.1907, S. 22.

⁷¹⁷ Der nach seinen beiden Stiftern benannte Deutsch-Archdeacon-Preis oder auch *Grand Prix d'Aviation*, der bereits 1904 als Reaktion auf die Nachrichten von den angeblichen Motorflügen der Wright-Brüder ausgerufen worden war, prämierte den ersten Rundflug von ein Kilometer Länge mit 50.000 Francs. Vgl. PRENDERGAST: *Pioniere der Luftfahrt*, S. 19 und siehe dazu auch die folgenden Absätze.

Santos-Dumont zudem seine *14-bis* bei einem Flug in Saint-Cyr.⁷¹⁸ Und auch den Deutsch-Archdeacon-Preis sollte ein anderer Flieger erringen.

Selbst wenn die Reaktionen in Brasilien auf die von Santos-Dumont mit seiner *14-bis* vollbrachten ‚schwerer-als-Luft‘-Flüge in den ersten Monaten insgesamt erstaunlich zurückhaltend geblieben waren⁷¹⁹, folgten in den Jahren darauf, in denen sich endgültig Flugzeuge gegenüber Luftschiffen durchgesetzt hatten und die Erfolge von Fliegern anderer Nationalitäten in Europa gefeiert wurden, in der brasilianischen Presse umso mehr Äußerungen, die dieses Erstereignis hervorzuheben wussten. Mit anderen Worten: Erst als Santos-Dumonts herausragende Stellung als Erfinderheld (und damit zugleich diejenige Brasiliens als Erfindernation) in Frage stand, sahen sich brasilianische Akteure veranlasst, seine Relevanz erneut – und diesmal mit mehr Nachdruck – zu betonen.

⁷¹⁸ Vgl. BARROS: *Desafio de voar*, S. 189 und BARROS: *Santos Dumont e a invenção do avião*, S. 15.

⁷¹⁹ In quantitativer Hinsicht deutet sich dies an einer Übersicht der Nachrichten zu Santos-Dumont in der digitalen Datenbank des *O Estado de São Paulo* an. Während die Anzahl in den Jahren 1902 und 1903 die Hundertermarke übersteigt, umfasst sie 1906 lediglich 70 Nachrichten. 1907 steigt sie weiter an, um 1909 ihren Höhepunkt mit 123 Treffern zu erreichen, vgl. <http://acervo.estadao.com.br/procura/#!/Dumont/Acervo///1/1900/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. In qualitativer Hinsicht zeigt sich die Verhaltenheit beispielsweise daran, dass die Erfolge mit dem Flugzeug (anders als der Heimatbesuch 1903 oder spätere fliegerische Errungenschaften im Jahr 1909) keine Titelblattillustrationen der Zeitschriften *O Malho* und *Revista da Semana* hervorbrachten. Dahingegen zierte die französische Zeitschrift *Le Petit Journal* ein buntes Cover, das den Flug mit der *14-bis* als Ereignis der Moderne inszenierte, vgl. *Le Petit Journal*, 25.11.1906, Titelblatt, verfügbar unter <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k7167239.image.langEN>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018; reproduziert in ROCHE: *Vallée de Chevreuse*, S. 28 und KURY: *Bartolomeu Lourenço*, S. 65; auch ausschnittsweise reproduziert und kommentiert in WOHL: *Passion for Wings*, S. 42 f. Zudem spielte das Ereignis in der Berichterstattung der *Revista da Semana* zwischen September und Dezember 1906 gar keine Rolle. Auch in *O Malho* ging die Referenz auf Santos-Dumonts Flugzeugerfolge nicht über zwei periphere Andeutungen hinaus. Die ausführlichste Berichterstattung erfolgte durch den Telegrafenservice der *Gazeta de Notícias* sowie des *O Estado de São Paulo*. Längere Berichte oder Meinungsartikel finden sich in beiden Organen jedoch nur vereinzelt. Die Zeitung *Commercio de São Paulo* nahm – abgesehen von einem Bild am 23.11.1906 (S. 2) und einem ausführlichen Bericht („Cartas Parizienses“ vom 07.12.1906, S. 1 f.) – einzig mit wenigen aus Paris übermittelten Telegrammen auf das Ereignis Bezug. Auch *Correio da Manhã* begnügte sich mit dem Abdruck einzelner Telegramme. *O Paiz* veröffentlichte ein Bild zum Gordon-Bennett-Ballonwettbewerb, an dem Santos-Dumont beteiligt war (vgl. „A Taça Gordon Bennett“, in: *O Paiz*, 04.11.1906, S. 2), zu seinen Erfolgen mit den Flugzeugen jedoch nur kurze Artikel wie „Santos Dumont“ am 25.10.1906, S. 1 und vereinzelte Telegramme. Für Telegramme im *Jornal do Comércio* vgl. SILVA: *Santos Dumont*, S. 247 f.

Nicht nur der US-Amerikaner Wilbur Wright befand sich seit seinen erfolgreichen Flügen in der zweiten Hälfte des Jahres 1908, bei denen er schwindelerregende Distanzen zurücklegt hatte, in Frankreich auf einem Siegeszug seinesgleichen.⁷²⁰ Auch Errungenschaften in der Manövrierfähigkeit wie der von Henry Farman am 13.01.1908 vollführte Ein-Kilometer-Rundflug, der mit dem Deutsch-Archdeacon-Preis prämiert wurde⁷²¹ (den Santos-Dumont schon seit seinen erfolgreichen Flügen Ende 1906 gewinnen wollte, aber daran scheiterte⁷²²), oder in der praktischen Anwendung von Flugzeugen wie die 38 Kilometer lange Überquerung des Ärmelkanals durch Louis Blériot am 25.07.1909⁷²³ (die Santos-Dumont ebenfalls mit seinem Leichtflugzeug angehen wollte, aber von seinen Kollegen im Hinblick auf die Fragilität seiner Maschine davon abgebracht wurde⁷²⁴) riefen in Europa eine Begeisterung hervor, die in Brasilien wiederum nicht unkommentiert blieb.⁷²⁵

Während französische Medien die Ärmelkanalüberquerung durch Blériot als Überlegenheit oder Sieg der französischen Luftfahrt deuteten und sich britische

⁷²⁰ Wilbur Wright präsentierte seit dem 8. August 1908 nahe Le Mans in Frankreich seine Flugmaschine. Mit sukzessiven Flügen von 66 km in einer Stunde und 31 Minuten (21.09.1908), 99 km (18.12.1908) und schließlich 124 km Reichweite in 2 Stunden und 20 Minuten (31.12.1908) übertraf er sich selber fortlaufend in der Flugdistanz und -dauer und brach zudem sämtliche Weltrekorde. Vgl. PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 32 ff. und 59 sowie WOHL: *Passion for Wings*, S. 33, 45 und 99.

⁷²¹ Zu Henry Farman siehe auch Fußnote 743. Zum Preis siehe Fußnote 717. Zur Bedeutung und zeitgenössischen Beurteilung des Rundfluges vgl. PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 30.

⁷²² Vgl. diverse Nachrichten zu dieser Absicht unter der Überschrift „(Exterior.) Santos Dumont“ in der *Gazeta de Noticias* in den Ausgaben vom 25.10.1906 (S. 1), 14.11.1906 (S. 2), 15.11.1906 (S. 2 und 3), 22.11.1906 (S. 1 und 2). Vgl. ferner das Telegramm „Paris, 24“ aus dem *Jornal do Comércio*, 25.10.1906, reproduziert in SILVA: Santos Dumont, S. 247 f. Santos-Dumont schrieb sich im November 1907 für einen Versuch ein, musste diesen aber bereits nach 200 Metern abbrechen, vgl. BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 88.

⁷²³ Zum fliegerischen Wirken von Louis Blériot (1872-1936) vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 53 f. Zur Ärmelkanalüberquerung vgl. ebd., S. 37 und 54 ff. sowie SIMONS / WITHINGTON: *Geschichte der Fliegerei*, S. 49 und PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 35-48. Zur Flut an Feiern und zur allgemeinen Begeisterung nach dem Flug vgl. ebd., S. 49 ff.

⁷²⁴ Vgl. BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 91 und NAPOLEÃO: Santos-Dumont. *Conquest of the Air*, S. 164 f.

⁷²⁵ Zu weiteren bedeutenden Luftfahrtereignissen in den Jahren 1908 und 1909 vgl. BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 29 ff.

Stimmen ob der militärischen Implikationen besorgt zeigten⁷²⁶, äußerte der Autor der neu aufgelegten Zeitschrift *A Ilustração Brasileira*⁷²⁷ trotz aller Bewunderung seine Traurigkeit darüber, dass nicht Santos-Dumont der Akteur dieser Heldentat gewesen sei, denn dieser „hätte auf ein Neues in der wissenschaftlichen Beherrschung des schwierigen Luftfahrtproblems den Namen unseres Vaterlandes erhoben“⁷²⁸. Nichtsdestotrotz – oder vielleicht auch gerade weil Santos-Dumont auf der fliegerischen Bühne aktuell wenig Erfolge aufzuweisen hatte und den Stab an seine europäischen (und US-amerikanischen) Kollegen abgegeben zu haben schien⁷²⁹ – legte derselbe Reporter die Kanalüberquerung als Fortsetzung der einstmals von Santos-Dumonts geschaffenen Voraussetzungen aus:

„verdade é que uma parte da gloria de Blériot pertence incontestavelmente ao nosso audacioso patricio; pois foi elle quem, ha trez annos, o primeiro, d’entre todos, vóou com um aparelho mais pesado que o ar e foi sómente depois das succesivas experiencias de Santos Dumont, que os francezes, tendo percibido as verdadeiras vantagens que se podem tirar d’este novo modo de conducção, atiraram-se á solução do problema que ha já tantos annos preocupava o cerebro humano.“⁷³⁰

⁷²⁶ Vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 56 f. Zu weiteren Deutungen und Reaktionen in Europa vgl. ebd., S. 56-66 und HAUDE: *Grenzflüge*, S. 290.

⁷²⁷ Die Zeitschrift *Ilustração Brasileira* erschien zwischen 01.08.1901 und 01.07.1902 monatlich in Paris, richtete sich aber an ein brasilianisches Publikum und wurde über Paris und Bordeaux hinaus in Portugal und diversen brasilianischen Städten vertrieben. *A Ilustração Brasileira* wurde seit 01.06.1909 bis 16.02.1915 14-tägig in Rio de Janeiro und Paris herausgegeben und wollte im Ausland über Brasilien, in Brasilien über Ereignisse im Ausland berichten. Die Parallelen in Titel, Erscheinungsort, Publikumsausrichtung und Aufmachung der Zeitschrift legen einen Zusammenhang zwischen beiden Publikationen nahe, der auch von der Sekundärliteratur bestätigt wird, vgl. etwa CAMARGO / AZEVEDO / SACCHETTA: *Revista no Brasil*, S. 116. Nach einer kriegsbedingten Zwangspause wurde die Zeitschrift ab September 1920 in ihrem achten Erscheinungsjahr unter dem Titel *Ilustração Brasileira* fortan monatlich in Rio de Janeiro wieder aufgelegt. Zur Idee der Zeitschrift vgl. „Ilustração Brasileira“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.08.1901, S. 4; Medeiros e Albuquerque: „Para começar“, in: *A Ilustração Brasileira*, 01.06.1909, S. 2 f.; „Ilustração Brasileira“, in: *Ilustração Brasileira*, 09.1920, S. 9.

⁷²⁸ Im Original: „teria mais uma vez elevado o nome da nossa patria no dominio scientifico do arduo problema aereo“, vgl. W. G.: „Correio de Paris“, in: *A Ilustração Brasileira*, 15.09.1909, S. 137. Hinter den Initialen „W. G.“ verbirgt sich mit großer Wahrscheinlichkeit Wencesláu Guimarães, der auf dem Titelblatt der Zeitschrift als Mitarbeiter im Ausland angeführt wird.

⁷²⁹ Vgl. dazu auch WOHL: *Passion for Wings*, S. 46.

⁷³⁰ W. G.: „Correio de Paris“, in: *A Ilustração Brasileira*, 15.09.1909, S. 137.

Als Urheber der Luftfahrt stehe somit Santos-Dumont (und damit Brasilien) ein Teil des Ruhmes zu, den Blériot errungen habe. Umso enttäuschender sei es, dass ein Großteil der französischen Zeitungen Santos-Dumont gar nicht erwähne, wenn es um die neueren Errungenschaften der Luftfahrt ginge, denn ohne ihn – so die Argumentation – wäre dieser Erfolg gar nicht möglich gewesen.⁷³¹

Auch bezüglich der atemberaubenden Flüge von Wilbur Wright in Frankreich hatte ein anderer Autor in der vorherigen Ausgabe derselben Zeitschrift – wie er gesteht, um die Erwartungen seiner Leserschaft nicht zu enttäuschen – an die französischen Vorgänger des US-amerikanischen Flugtalents und vor allem an die in Brasilien verehrte Ursprungsfigur des ‚schwerer-als-Luft‘-Fluges erinnert:

„Não se deve esquecer que antes d'elle Bleriot, Farman, Delagrange e Voisin, conseguiram muito; não posso esquecer – sobretudo escrevendo para esse jornal – que foi um brasileiro, o engenhoso e heroico Santos Dumont, que, em França, conseguiu o primeiro vôo planado.“⁷³²

Santos-Dumont als ‚erster‘⁷³³ bildete somit gewissermaßen einen ‚Ursprungsmythos‘, auf den nicht nur alle weiteren Konstruktionen, sondern auch alle Aktivitäten mit ‚schwerer-als-Luft‘-Maschinen zurückgehen und aufbauen sollten. Mithilfe dieser diskursiven Strategie, die vor allem in *A Ilustração Brasileira* abzulesen ist, nahm der mit seinen fliegerischen Leistungen nicht mehr an vorderster Front stehende Santos-Dumont dennoch als erinnerungswürdiger Pionier und Erfinderheld einen bedeutenden Platz ein (wenn man darüber hinwegsieht, dass Santos-Dumont nicht – wie hier behauptet – den ersten Gleit-, sondern den ersten Flugzeugflug in Frankreich vollbrachte). Mit anderen Worten: Frankreich und sogar die USA bildeten derzeit mit Wilbur Wright, Blériot, Farman und

⁷³¹ Vgl. W. G.: „Correio de Paris“, in: *A Ilustração Brasileira*, 15.09.1909, S. 137.

⁷³² Gustave Babin: „Correio da Europa. Paris, 16 de julho“, in: *A Ilustração Brasileira*, 15.08.1909, S. 103 ff., hier S. 104.

⁷³³ Im Original: „primeiro“. In beiden zuletzt wiedergegebenen Zitaten taucht das „primeiro“ auf. Im ersten Zitat als Bezeichnung von Santos-Dumont als „erster“, der flog, im unteren mit Bezug auf den von ihm vollführten „ersten Flug“.

Delagrangé⁷³⁴ zwar vielleicht die Spitze der fliegenden *sportsmen*⁷³⁵ und Frankreich stellte mit Voisin zudem einen äußerst erfolgreichen Flugzeugkonstrukteur⁷³⁶, doch die ‚Erfindernation‘ Nummer eins war und blieb Brasilien.⁷³⁷ Gerade *A Ilustração Brasileira*, die auch in Frankreich und damit in Europa vertrieben wurde⁷³⁸, vermochte diese Botschaft wirkmächtig und über Brasiliens Grenzen hinaus zu verbreiten.

Entsprechendes konstatierte ein Autor desselben Organs zu einem späteren Zeitpunkt für die lenkbare Luftfahrt und erinnerte dabei zugleich an den mutmaßlichen Erfinder der Ballonfahrt:

„Se Bartholomeu de Gusmão foi o primeiro homem que se elevou nos ares num aerostato, Santos Dumont foi o primeiro que, embarcando num balão, levou-o aonde quis, voltando ao ponto de partida. Hoje, os dirigíveis militares francezes *Liberdade e Republica* evoluem sobre os campos de manobras com a mesma facilidade e promptidão com que se movem os automoveis em terra; o *Zeppelin* e o *Parsival* allemães executam

⁷³⁴ Der Pariser Bildhauer Léon Delagrangé (1873-1910) nahm im Frühjahr 1907 ein eigens für ihn konstruiertes Voisin-Flugzeug in Empfang. Als einer der ersten Flieger Frankreichs galt er bereits 1908 als mehrfacher Rekordhalter der Luftfahrt, vor allem in der Flugdauer. In Italien wurde er im selben Jahr mit beeindruckenden Streckenflügen und Vorführungen in Rom, Turin und Mailand bekannt. Er kandidierte bei zahlreichen fliegerischen Herausforderungen wie der Ärmelkanalüberquerung und der Flugwoche von Reims. 1910 kam er bei einem Flugunfall ums Leben. Vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 33 und 48; VILLARES: Santos-Dumont, S. 70 und HALLION: *Taking Flight*, S. 229.

⁷³⁵ Sowohl Wilbur Wright als auch Farman wurden eher als ‚*sportsmen*‘, denn als ‚Erfinder‘ gefeiert, vgl. dazu WOHL: *Passion for Wings*, S. 46.

⁷³⁶ Gabriel Voisin (1880-1973) machte sich als einer der ersten Flugzeugkonstrukteure Frankreichs einen Namen. Er baute und erprobte ab 1903 erfolgsversprechende Gleitflugzeuge für Ernest Archdeacon. Daran anschließend tat er sich ab 1905 mit Blériot zusammen, um ein Motorflugzeug für diesen zu bauen. Ihr Modell konkurrierte am 12. November 1906 mit Santos-Dumonts *14-bis*, an der Voisin ebenso als beratender Partner beteiligt gewesen sein soll, um den Preis des *Aéro-Club* für einen Flug von 100 Metern, brach jedoch noch am Boden zusammen. Voisin trennte sich nach vielen Uneinigkeiten von Blériot und baute fortan mit seinem Bruder Charles Flugzeuge. Zahlreiche Aufträge unter anderem von den zukünftig erfolgreichen Fliegern Delagrangé und Farman brachten das Geschäft zum Blühen. Allein auf der Flugwoche von Reims im August 1909 sollen neun Voisin-Maschinen angetreten sein. Vgl. PRENDERGAST: *Pioniere der Luftfahrt*, S. 22, 24, 29 ff., 61; BARROS: Alberto Santos-Dumont, S. 73 f., 85, 91 und 93. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 323 f.

⁷³⁷ Es sei an dieser Stelle daran erinnert, dass Santos-Dumont schon seit seinen ersten erfolgreichen Flügen mit dem Luftschiff Nr. 3 im Jahr 1899 nicht nur als Sportler, sondern auch als Erfinder öffentliche Aufmerksamkeit erregte, was sich vor allem in der ausführlichen Beschreibung seiner Luftschiffe abzeichnete, vgl. BARROS / SOUZA: Santos-Dumont, S. 240.

⁷³⁸ Siehe dazu Fußnote 727.

viagens de dezenas e dezenas de leguas; mas o *primeiro* foi o nosso patricio. Blériot transpõe a Mancha, Lathan [Latham], Paulham [Paulhan], Farman, Sommer voam largamente, longamente, com os seus aeroplanos sobre a pista de Paris, mas o *primeiro* que, pelas proprias forças do seu aparelho, se elevou nos ares, em aeroplano, foi Santos Dumont.⁷³⁹

Wie die mit „Leichtigkeit“ und „Schnelligkeit“ ausgeführten Flüge der französischen und deutschen Luftschiffe über lange Strecken⁷⁴⁰, so standen auch die Ärmelkanalüberquerung durch Blériot und die Streckenflüge der französischen und englischen Flieger Hubert Latham⁷⁴¹, Louis Paulhan⁷⁴², Henry Farman⁷⁴³ und Roger Sommer⁷⁴⁴ als zweifache Fortsetzung des Werkes des brasilianischen

⁷³⁹ Kursiv im Original, vgl. B.: „Santos Dumont e o ‚Demoiselle‘“, in: A Ilustração Brasileira, 15.10.1909, S. 181 f., hier S. 181.

⁷⁴⁰ Mit dem 24-Stunden Flug durch Südwestdeutschland am 1. Juli 1908 begeisterte der Zeppelin LZ 4 die Massen, vgl. FRITZSCHE: Nation of Fliers, S. 7 f. Zu dem im Sommer 1908 von August von Parseval fertiggestellten und von den Deutschen bejubelten Prallluftschiff *Parseval 2* (P.L. 2) vgl. Hans von LÜNEBERG: *Geschichte der Luftfahrt. Bd. 2: Luftschiffe*, 2 Bände, Mannheim 2003, S. 69 ff. und Peter KLEINHEINS / Wolfgang MEIGHÖRNER (Hg.): *Die großen Zeppeline. Die Geschichte des Luftschiffbaus*, 3., bearb. und erw. Auflage, Berlin / Heidelberg 2005, S. 9 ff. Zu den französischen Militärluftschiffen *Republique* und *Liberté* vgl. ebd., S. 12 und Michael BELAFI: *The Zeppelin*, Barnsley 2015, S. 42.

⁷⁴¹ Hubert Latham (1883-1912) brachte sich zu Beginn des Jahres 1909 das Fliegen selber bei und sollte innerhalb weniger Monate mit einer Stunde, 7 Minuten den Flugdauerrekord im Eindecker brechen. Bei der Flugwoche von Reims im August 1909 führte er zunächst im Streckenflug, wurde aber schließlich von Farman überboten. Beim Berliner Treffen der „ersten Aviatiker der Welt“ von September bis Oktober 1909 fesselte Latham die Zuschauer zudem mit einem zehn Kilometer langen Überlandflug, vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 48-53 und PRENDERGAST: *Pioniere der Luftfahrt*, S. 35-41, 64 und 78.

⁷⁴² Louis Paulhan (1883-1963) nahm als Nachwuchsfieger an der Flugwoche in Reims teil und gewann unter anderem einen dritten Platz im Streckenflug, vgl. Birch MATTHEWS: *Race with the Wind. How Air Racing Advanced Aviation*, Osceola, Wisc. 2001, S. 29.

⁷⁴³ Der Franzose britischer Abstammung Henry Farman [auch: Henri Farman] (1874-1958) brach im Oktober 1907 den von Santos-Dumont aufgestellten Distanzrekord und erlangte spätestens mit seinem prämierten 1-km-Rundflug vom 13.01.1908 Geltung (siehe dazu auch Fußnote 715 und die vorausgehenden Seiten). Am 30. Oktober 1908 führte er einen vielbeachteten Überlandflug von Bouy nach Reims durch. Bei der Flugwoche in Reims ging er mit einem 180 km weiten, über drei Stunden dauernden Flug als neuer Rekordhalter im Dauer- und Distanzflug ein und gewann dafür den *Grand Prix de la Champagne*. Vgl. PRENDERGAST: *Pioniere der Luftfahrt*, S. 29 ff. und 65 ff. und WOHL: *Passion for Wings*, S. 46-49.

⁷⁴⁴ Der französische Flieger Roger Sommer (1877-1965) vollbrachte circa zehn Flüge in Reims, davon einen mit ca. 60 km Reichweite und einige, für die er Preise gewann, vgl. Christopher CHANT: *Aviation. An illustrated history*, New York 1980, S. 48 und Table 2-2 in MATTHEWS: *Race with the Wind*, S. 29. Zudem hatte er mit einem Flug von 2 Stunden und

Erfinderhelden Santos-Dumont, der nicht nur die lenkbare Ballonfahrt, sondern auch den Flugzeugflug als „erster“, wie durch die kursive Schreibweise gesondert hervorgehoben wurde, vollbracht hatte.

Doch nicht nur im Hinblick auf die neu emporsteigenden Flieger, sondern auch vor dem Hintergrund der seit 1908 verstärkt verbreiteten Behauptungen der US-amerikanischen Gebrüder Wright, die eigentlichen und rechtmäßigen Urheber des Flugzeuges zu sein, erwies sich diese Botschaft vom Fortleben der ‚Erfindernation‘ Brasilien als bedeutsam und dringlich.⁷⁴⁵ Schon 1907 war der Pariser Korrespondent der *Gazeta de Noticias* dafür eingetreten, Santos-Dumonts Status als Erfinderheld nicht anzutasten, denn selbst wenn man den Erklärungen der Gebrüder Wright, schon 1903 geflogen zu sein, Glauben schenkte, so habe sich Santos-Dumont aufgrund ihrer Geheimhaltungstaktik nichts von ihnen anschauen können:

„havendo os dois americanos guardado escrupulosamente o segredo do seu aparelho, se um outro, com tenacidade e aplicação, chega ao resultado que elles proprios conseguiram, ninguem lhe pôde contestar a qualidade de descobridor.“⁷⁴⁶

27 Minuten am 7. August 1909 einen (wohl inoffiziellen) Rekord in der Flugdauer aufgestellt, vgl. Nachricht aus *L'Illustration*, 14.08.1909, transkribiert in: NAPOLEÃO: Santos-Dumont. *Conquest of the Air*, S. 165.

⁷⁴⁵ Bereits Ende 1903 hatten die nordamerikanischen Brüder in Frankreich per Telegramm bekannt gegeben, am 17.12.1903 in Kitty Hawk (North Carolina) einen erfolgreichen Motorflug mit ihrem *Flyer* vollbracht zu haben. In den kommenden zwei Jahren folgten Nachrichten über erfolgreiche Richtungswechsel und lange Rundflüge von bis zu 39 km Reichweite. Wegen ausbleibender technischer Angaben zu ihren Fluggeräten und der Verweigerung öffentlicher, begutachteter Experimente – begründet mit der Angst vor geschäftlichen Einbußen durch Plagiate – zeigte sich die Mehrheit des *Aéro-Club* und der französischen Presse zunächst skeptisch. Erst 1908 mit den ersten Flugvorführungen in Frankreich, sollte sich die Einstellung der französischen Öffentlichkeit zu den Wright-Brüdern ändern. Zu diesem Anlass verbreiteten die Gebrüder Wright ein Foto von einem angeblich am 17.12.1903 in North Carolina durchgeführten Flug und machten in zahlreichen Interviews und veröffentlichten Artikeln Santos-Dumont sein Primat des ersten Fluges streitig. Zu ausgewählten Reaktionen in Frankreich im Jahr 1908 auf die Behauptungen der Gebrüder Wright vgl. das Quellenmaterial in NAPOLEÃO: Santos-Dumont. *Conquest of the Air*, S. 141-151. Reproduktionen der in der französischen *L'Illustration* vom 05.09.1908 abgedruckten Fotos finden sich ebd., S. 372 und 375. Insgesamt vgl. PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 19 ff.; DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 65, 114 ff. und 123-133; BARROS: Desafio de voar, S. 185 f.; BARROS: Santos Dumont e a invenção do avião, S. 10 und 16 f.; BARROS: Santos-Dumont e a invenção do voo, S. 29 f., 69-72 und 90; WOHL: Passion for Wings, S. 17-23.

⁷⁴⁶ Demetrio de Toledo: „Notas brasileiras. Paris, 1 de fevereiro“, in: *Gazeta de Noticias*, 22.02.1907, S. 3.

Während im Kampf um die Anerkennung von Bartolomeu de Gusmão der frühe(re) Zeitpunkt seines Wirkens das Hauptargument für sein Anrecht auf den Titel des rechtmäßigen Erfinders der Ballonfahrt darstellte, wurde dasselbe Kriterium hier mit dem Hinweis auf die ausbleibende Wissenszirkulation als nichtig erklärt.

Auch wenn – oder gerade weil – Santos-Dumont diese Errungenschaften im ‚schwerer-als-Luft‘-Flug also keinesfalls als einziger oder ‚alleine‘ erreicht hatte und ihm dieses Primat auch mehrfach von weiteren Flugpionieren streitig gemacht wurde⁷⁴⁷, wurde er in Brasilien zu einem „Symbol dieser Eroberung“⁷⁴⁸, oder, wie es Ferraz de Lima in ihrem kurzen Artikel ausdrückt, zum „Mythos“ eines „Erfinderhelden“⁷⁴⁹ erhoben.

Die Demoiselle und Santos-Dumonts Rückkehr auf die fliegerische Bühne

Nach dieser längeren Periode ohne nennenswerte oder erfolgsgekrönte fliegerische Aktivitäten⁷⁵⁰, in der – wie deutlich geworden sein dürfte – andere herausragende Akteure Santos-Dumont angeblich abgelöst hatten, kehrte er für viele überraschend im September 1909 als Hauptdarsteller auf die fliegerische Bühne zurück. Mit dem kleinsten und leichtesten derzeit existierenden Flugzeug⁷⁵¹, der von ihm im November 1907 als Prototyp konstruierten und über

⁷⁴⁷ Zu weiteren Polemiken um das Primat des ersten Flugzeug-Fluges in Frankreich um 1906 durch den Franzosen Clément Ader vgl. DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 116 ff. sowie INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 342.

⁷⁴⁸ Im Original: „símbolo dessa conquista humana“, vgl. MUSA / MOURÃO / TILKIAN: Alberto Santos-Dumont, S. 156.

⁷⁴⁹ Im Original: „o mito de um herói [...] um herói-inventor“, vgl. LIMA: Santos Dumont, S. 97.

⁷⁵⁰ Abgesehen von der *Demoiselle* gingen die wenigen von ihm nach der *14-bis* entworfenen Flugzeuge und Luftschiffe entweder vor oder bei den ersten Versuchsflügen kaputt oder wurden gar nicht erst gebaut oder ausgetestet, vgl. dazu die Übersicht in WINTERS / STROHM: Eroberung des Himmels, S. 172 f. Lins de Barros bezeichnet die Zeit zwischen dem erfolgreichen Flug mit der *14-bis* und dem ersten Flug mit der *Demoiselle* im November 1907 (neben anderen Phasen) daher als „Jahre des Misserfolges“ (im Original: „anos de insucesso“), vgl. BARROS: Santos-Dumont e a invenção do voo, S. 10 f.

⁷⁵¹ Das Flugzeug war so klein, dass Santos-Dumont es sogar auf seinem Automobil transportieren konnte, wie zahlreiche Fotos zeigen, vgl. exemplarisch HOFFMAN: Wings of Madness, Abb. 30.

Monate hinweg dutzende Male modifizierte *Demoiselle*⁷⁵² (dt. „Libelle“)⁷⁵³, die Ende 1908 auf der Pariser Luftfahrtschau *1er Salon International de l'Aéronautique* als absolute Neuheit präsentiert worden war⁷⁵⁴, zeigte er am 13.09.1909 und an den darauf folgenden Tagen völlig neue luftfahrerische Möglichkeiten auf.

Mit seinem circa acht Kilometer langen Flug vom Manöverplatz der Militärschule von Saint-Cyr zum Hangar seines französischen Kollegen Maurice Guffroy auf dem Flugplatz von Buc gewann Santos-Dumont nicht allein Wetten um jeweils 1000 Francs gegen Guffroy und den bekannten Flieger Henry Farman, der einen erfolgreichen Flug über eine längere Strecke mit einem derart kleinen Apparat für unmöglich gehalten hatte.⁷⁵⁵ Zudem übertrumpfte er mit seiner Eindecker-Maschine den US-amerikanischen Flieger Glenn Curtiss in der zum Abheben benötigten Beschleunigungsstrecke am Boden.⁷⁵⁶ Noch dazu brach er

⁷⁵² Es handelte sich bei der *Demoiselle* um die Flugzeuge mit den Nummern 19 und 20 (teilweise werden auch die Nummern 21 und 22 dazugezählt). Nr. 19 wurde Mitte November 1907 erstmalig getestet, Nr. 20 (oder auch Nr. 21) im März oder April 1909. Zu den modifizierten Modellen vgl. die Übersicht in BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 135.

⁷⁵³ Die Franzosen nannten das Leichtflugzeug wegen seiner durchschimmernden Farbe und dem kleinen Format „*Demoiselle*“ (französisch für eine kleinere Art der „Libelle“ oder auch „Wasserjungfer“), vgl. COSTA: Alberto Santos-Dumont, S. 49.

⁷⁵⁴ Zu dieser Ausstellung und der von Mitte September bis Mitte Oktober 1909 ebenfalls im *Grand Palais* von Paris ausgetragenen, auf die Luftfahrt beschränkten *Exposition Internationale de la Locomotion Aérienne*, auf der die Nr. 20 erneut zu einem der Höhepunkte zählte, vgl. „Sports. Paris, 3 de Maio de 1909“, in: A *Ilustração Brasileira*, 01.06.1909, S. 14; BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 96 f.; BARROS: Alberto Santos-Dumont, S. 117 und PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 72-77.

⁷⁵⁵ Die Wette gegen Maurice Guffroy [in manchen Quellen auch: „Mauricio“ oder „Geoffroy“], hatte gewonnen, wer zuerst den anderen an dessen *Aerodrome* per Flugzeug besuchen kommen würde. Zu beiden Wetten vgl. B.: „Santos Dumont e o „*Demoiselle*“, in: A *Ilustração Brasileira*, 15.10.1909, S. 181 f., hier S. 181; Gustave Babin: „Correio da Europa. Paris, 30 de Setembro“, in: A *Ilustração Brasileira*, 01.11.1909, S. 192 ff., hier S. 194 und Demetrio de Toledo: „Os ultimos feitos de Santos Dumont“, in: *Gazeta de Noticias*, 06.10.1909, S. 3.

⁷⁵⁶ Vgl. „Santos Dumont“, in: Careta, 02.10.1909, S. 1. Tatsächlich hatte Curtiss im September 1909 bei dem *Circuito Aereo*, dem Rundflug von Brescia (Italien), den Preis für das s c h n e l l s t e Abheben bei einer Anlaufstrecke von 100 m erhalten. Er benötigte etwas mehr als acht Sekunden, vgl. Franco RAGNI: Cronaca di un evento, in: Massimo Ferrari (Hg.): *A Brescia oggi si vola. Le vicende del circuito aereo di montichiari tra cronaca e storia*, Mailand 2012, S. 47-76, hier S. 71. Dennoch ging nicht die benötigte Zeit zum Abheben, sondern die Strecke in den Vergleich mit Santos-Dumont ein. Statt Curtiss' 80 Metern benötigte Santos-Dumont am 14. September angeblich lediglich 40 Meter, vgl. B.: „Santos Dumont e o

(wenngleich nicht offiziell) mit einer Fluggeschwindigkeit von rund 96 Stundenkilometern⁷⁵⁷ den erst kürzlich, im August desselben Jahres bei der *Grande Semaine d'Aviation de la Champagne* in Reims von ebenjenem Flieger aufgestellten Rekord von rund 75 Stundenkilometern um Längen.⁷⁵⁸ Der mit der begehrten Silbertrophäe ausgezeichnete Glenn Curtiss wiederum hatte mit dieser Leistung beim Gordon-Bennett-Wettbewerb den erfolgreichen französischen Flieger Blériot übertroffen und war fortan als „bester Flieger der Welt“ in die Presse eingegangen.⁷⁵⁹

Insofern handelte es sich um einen Rekord, dem nicht nur aufgrund der Zahl, sondern vor allem über den Kontext, in dem er aufgestellt wurde, Bedeutung zukam, wie Prendergast treffend zusammenfasst: „Curtiss' Sieg bildete den Höhepunkt einer für die Luftfahrt entscheidenden Woche, einer Woche, in der Piloten mit den besten Flugzeugen der Welt zum ersten Mal gegeneinander angetreten waren“⁶⁶⁰. Wenn Santos-Dumont, der seine Teilnahme an diesem ersten internationalen Treffen der großen Namen der Luftfahrt kurzfristig zurückgezogen

„Demoiselle“, in: A *Ilustração Brasileira*, 15.10.1909, S. 181 f., hier S. 181. Andere Werte in Bezug auf die benötigte Beschleunigungsstrecke (70 Meter) und teilweise den 16.09 als entscheidendes Datum geben dagegen an: COSTA: Alberto Santos-Dumont, S. 50; DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 136; INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 335 und NAPOLEÃO: Santos-Dumont. *Conquest of the Air*, S. 166 ff., der einen Text aus *Le Matin*, 15.09.1909 zitiert. Vgl. darüber hinaus BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 93 und 135. Von nur 20 Metern und sechs Sekunden sprechen BARROS: Alberto Santos-Dumont, S. 113 und NAPOLEÃO: Santos-Dumont. *Conquest of the Air*, S. 163 f. Letzterer zitiert allerdings einen Artikel aus *L'Illustration* vom 17.04.1909, S. 264. Die gleiche Zahl wird erwähnt in „A ‚Demoiselle‘ de Santos Dumont“, in: *Revista da Semana*, 30.05.1909, S. 6 f., hier S. 7 und in Demetrio de Toledo: „Os ultimos feitos de Santos Dumont“, in: *Gazeta de Noticias*, 06.10.1909, S. 3. Letzterer Artikel zitiert Santos-Dumont.

⁷⁵⁷ Diese Zahl stammt aus BARROS: Alberto Santos-Dumont, S. 113. Quellen sprechen von 90 oder auch 100 km/h. Die unterschiedlichen Zahlen sind wohl darauf zurückzuführen, dass die Geschwindigkeit nie offiziell festgehalten wurde. Santos-Dumont benötigte circa acht Minuten für die Strecke von acht Kilometern Luftlinie.

⁷⁵⁸ Zur *Grande Semaine d'Aviation de la Champagne* (22.-28.08.1909) vgl. BARROS: Alberto Santos-Dumont, S. 112 f.; PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 49 und 60-71 und MONTEIRO: *Aviação*, S. 70. Zu Glenn Curtiss (1878-1930) und seinem in unterschiedlichen Technologien ausgelebten Geschwindigkeitsrausch vgl. MATTHEWS: *Pioneer Aviators*, S. 190 und PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 49-52.

⁷⁵⁹ Vgl. PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 52 und 71. Es handelt sich um die vom US-Amerikaner James Gordon Bennett gestiftete Silbertrophäe für den Sieger im Geschwindigkeitswettbewerb. Zum Gordon-Bennett-Wettbewerb und Curtiss' Auftritt bei der *Grande Semaine* vgl. ebd., S. 64-71.

⁷⁶⁰ PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 71.

hatte⁷⁶¹, diese Meisterleistung der bedeutendsten Flieger und besten Maschinen der Welt also nur wenige Wochen später mit seiner *Demoiselle* mit Leichtigkeit um ein vielfaches übertraf, kehrte er damit auch an die Spitze der Weltluftfahrt zurück:

„As proezas aereas de Santos Dumont preoccupam [sic] o mundo civilizado. No seu pequeno *Baby* elle assombra o mundo com as suas ouzadias e com seu arrojo. E na grande consagração do applauso universal, o seu nome eleva-se e impõe.“⁷⁶²

Santos-Dumont bewegte und erstaunte also mit seinem „Baby“ – ein weiterer, von Santos-Dumont bevorzugter Spitzname für sein Leichtflugzeug, der auf dessen geringe Größe anspielte,⁷⁶³ – erneut die „zivilisierte Welt“ und erhielt dafür „universalen Applaus“. Doch nicht nur mit Rekorden und gewonnenen Wetten, sondern auch mit seinen unangekündigten ‚Aus-Flügen‘ (im wahrsten Sinne des Wortes) in nahegelegene Schlösser – ein Novum in der Luftfahrt – faszinierte (und beunruhigte) er die Pariser Bevölkerung.⁷⁶⁴

Rasch entwickelte sich die populäre *Demoiselle* in Europa zum Postkartenmotiv⁷⁶⁵, und auch die brasilianischen Antworten auf diese Ereignisse blieben nicht aus. Die zu Beginn des Jahrhunderts in der *modinha* von Eduardo das Neves ausgedrückte Vorstellung des sich vor Brasilien verbeugenden Europas wurde auf der zweiten, inneren Titelseite der *Careta*-Ausgabe vom 25. September 1909 –

⁷⁶¹ Angeblich, weil seine *Demoiselle* zu diesem Zeitpunkt noch nicht fertig war, vgl. Gustave Babin: „Correio da Europa. Paris 1 de Setembro“, in: *A Ilustração Brasileira*, 01.10.1909, S. 156 f., hier S. 156 und Gustave Babin: „Correio da Europa. Paris, 30 de Setembro“, in: *A Ilustração Brasileira*, 01.11.1909, S. 192 ff., hier S. 193.

⁷⁶² M. P.: „Sete dias de um neurasthenico“, in: *Fon-Fon*, 30.10.1909, S. 3.

⁷⁶³ Vgl. dazu Demetrio de Toledo: „Os ultimos feitos de Santos Dumont“, in: *Gazeta de Noticias*, 06.10.1909, S. 3 sowie DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 135 und ROCHE: Vallée de Chevreuse, S. 29.

⁷⁶⁴ Am 17.09.1909 galt Santos-Dumont als verschwunden, nachdem er abgehoben hatte und bis abends nicht zurückkehrte war. Später stellte sich heraus, dass er in einem etwa 18 km entfernt gelegenen Schloss gelandet war und dort nicht nur gespeist, sondern auch genächtigt hatte. Vgl. zu dieser (nahezu legendären) Episode BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 94 ff.

⁷⁶⁵ Vgl. exemplarisch die entsprechende Abbildung in VILLARES: Foto-história, ohne Seitenangabe; ROCHE: Vallée de Chevreuse, S. 26 und 29 sowie WINTERS / STROHM: Eroberung des Himmels, S. 166.

und das heißt erstmalig an derart prominenter Stelle – von J. Carlos verbildlicht und dementsprechend wachgerufen und perpetuiert (Abbildung 23).⁷⁶⁶

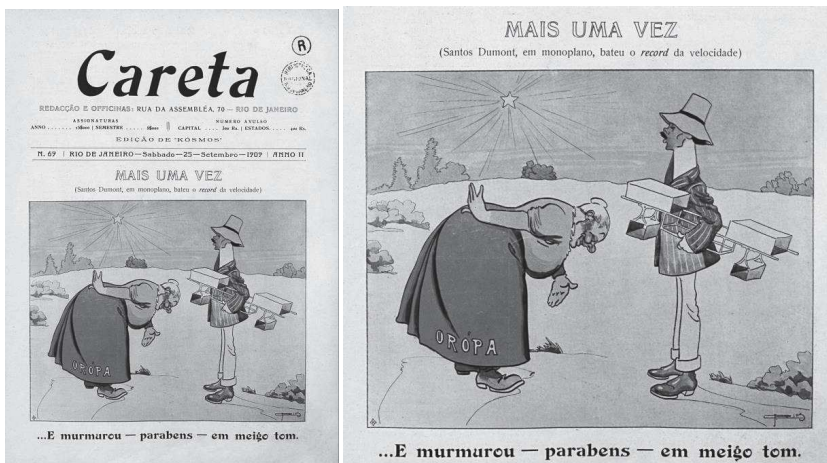


Abbildung 23: J. Carlos: „Mais uma vez“, in: *Caretta*, 25.09.1909, S. 7 (= innere Titelseite).
Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.

Europa, personifiziert als alte Frau und in Anlehnung an die fonetische Entsprechung mit „Orópa“⁷⁶⁷ beschriftet, verbeugt sich in der Illustration vor dem stolzen Santos-Dumont (und damit Brasilien). Dieser hält seine *Demoiselle* locker unter dem Arm, strahlt auf diese Weise Souveränität aus und betont zugleich die Gewichtseigenschaften des von ihm neu geschaffenen Leichtflugzeuges. Santos-Dumont ist nicht nur von einer idyllischen Landschaft umgeben, sondern steht zugleich unter einem strahlenden Stern. Der in der *modinha* von 1902 besungene

⁷⁶⁶ J. Carlos: „Mais uma vez“, in: *Caretta*, 25.09.1909, S. 7 (= innere Titelseite). Als Farb Reproduktion online verfügbar im digitalen Archiv der *Biblioteca Nacional* unter <http://memoria.bn.br>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Zum Illustrator J. Carlos vgl. Fußnote 652.

⁷⁶⁷ Zum Ausdruck „Orópa“ vgl. auch Eintrag "Orópa", in: R7 Educação (Hg.): *Dicionário inFormal*, online verfügbar unter <http://www.dicionarioinformal.com.br/significado/or%C3%B3pa/4019/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Dort wird „Orópa“ als „umgangssprachliche Art und Weise, „Europa“ zu sagen“ (im Original: „maneira informal de se dizer „Europa“) definiert. „Orópa [sic]“ taucht auch in anderen Karikaturen auf, z. B. in „Rivalidades aeronauticas“, in: *O Malho*, 29.10.1910, S. 51. Zur Etymologie vgl. ferner Eintrag "Orópa", in: Houaiss / Villar / Franco (Hg.): *Dicionário Houaiss*, S. 2083.

„aufgehende Stern“ am Himmel, Santos-Dumont⁷⁶⁸, leuchtete also immer noch oder auch „auf ein Neues“ („Mais uma vez“), wie die Überschrift verheißt. Das Bild des wieder erstrahlenden Sternes wurde auch in einem weiteren Text aufgenommen, der zum selben Anlass erschien:

„pareceu que sua estrella empallicedera. Multiplicaram-se as façanhas de *voadores*, sem que o seu nome apparecesse, até que, a 14 de Setembro ultimo, elle rutilou de novo, e, como sempre, trazendo alguma cousa de novo, de extraordinario, que o collocou outra vez na deanteira de todos.“⁷⁶⁹

Vor lauter anderer „Flieger“ – und die kursive Schrift verweist auf den oben festgehaltenen Unterschied zwischen ‚Fliegern‘ und ‚Erfindern‘ – schien also „sein Stern“ zu „erblassen“, bis er nun „von Neuem“ zum „Erstrahlen“ kam und er wieder eine „vordere“ Position einzunehmen vermochte.⁷⁷⁰ Damit wechselte er die Seite und brachte diejenigen zum Erblassen, in deren Schatten er gestanden hatte, wie es ein anderer Journalist ausdrückt: „o heroico aviador realizou uma proeza de empallidecer todos aquellos, que nos haviam maravilhado.“⁷⁷¹

„Noch einmal“ („Mais uma vez“) nach den Schlüsseldaten von 1901 und 1906 gelang Santos-Dumont also eine herausragende Leistung, ein „neuer Sieg“⁷⁷², wie es an anderer Stelle vorwegnehmend hieß. „Noch einmal“ verbeugte sich aber ebenso Europa vor Brasilien. Als sei der genaue Anlass nebensächlich, findet sich

⁷⁶⁸ Vgl. dazu Fußnote 382.

⁷⁶⁹ Kursiv im Original, vgl. B.: „Santos Dumont e o ‚Demoiselle‘“, in: *A Ilustração Brasileira*, 15.10.1909, S. 181 f., hier S. 181.

⁷⁷⁰ Eine Formulierung, die sich eines ähnlichen Bildes des Erblassens bediente, erschien bereits Ende 1908 in einer Ankündigung zur neuen Erfindung *Demoiselle*: „O aeronauta patricio, ao contrario do que muitos pensavam, não esmoreceu diante das conquistas ultimamente realizadas por competidores importantes. A prova é mais este invento que surprehendeu a todos: o aparelho leve [...]“, vgl. „- (*) -“, in: *Revista da Semana*, 27.12.1908, S. 1176. Die einen Stern enthaltende kryptische Überschrift „- (*) -“ entspricht den auch an anderer Stelle eingesetzten Gliederungselementen und dürfte daher rein typografisch und weniger bedeutungsübermittelnd motiviert sein. Für ein weiteres Beispiel der Erblassens-Metapher von 1908 vgl. ferner das Zitat „O glorioso inventor brasileiro não esmorece na tentativa arrojada de conquistar o segredo de navegar nos ares com a maxima independencia e segurança“, aus: „Santos Dumont. Novas experiencias“, in: *Gazeta de Noticias*, 10.01.1908, S. 2.

⁷⁷¹ Gustave Babin: „Correio da Europa. Paris, 30 de Setembro“, in: *A Ilustração Brasileira*, 01.11.1909, S. 192 ff., hier S. 193.

⁷⁷² Im Original: „novo triumpho“, vgl. „O novo triumpho de Santos Dumont“, in: *A Ilustração Brasileira*, 01.06.1909, S. 13.

die erklärende Unterüberschrift in Klammern eingefasst: „(Santos Dumont hat im Eindecker den Geschwindigkeitsrekord geschlagen)“⁷⁷³. Die weitaus präsentere Bildunterschrift zitiert in leicht abgewandelter Form die berühmte Zeile aus dem Neves-Lied: „...E murmurou – parabens – em meigo tom“. Zwar „ruft“ hier Europa nicht mehr „liebevolle Gratulationen“, sondern „murmelt“ sie nur noch kleinlaut, was darauf verweisen könnte, dass Santos-Dumont wegen seiner abnehmenden Präsenz auf der fliegerischen Bühne in den vergangenen Monaten in Europa bereits von anderen Fliegern abgelöst schien. Mit der Wiederaufnahme dieser Zeile schreibt J. Carlos die von Santos-Dumont einstmals hervorgerufene Bewunderung durch Europa fort, die offensichtlich bedeutsamer erschien als seine fliegerische Leistung an sich.

Interessanterweise folgte auf den kommenden Seiten dieser Zeitschriftenausgabe keine Berichterstattung zu diesem Ereignis. Erst in der nächsten Ausgabe vom 2. Oktober findet sich eine kurze Bildreportage zur *Demoiselle*, mit der Santos-Dumont den Geschwindigkeitsrekord zu brechen vermochte.⁷⁷⁴ Offenbar erschloss sich die Botschaft unmissverständlich dank der Wiederaufnahme lange bekannter und weitläufig verbreiteter Symbole und Versatzstücke. Nicht nur seine Schlüsselerfolge von 1901 und 1906, sondern jegliche fliegerische Errungenschaft, mit der sich Santos-Dumont in Europa sehen lassen konnte, diente somit als Vorlage, um das Herausragen Brasiliens vor Europa hervorzuheben, zu verbildlichen und damit fortzuschreiben.

Dass es sich bei diesen Narrationen weniger um zufällige Produkte als vielmehr um intendierte Sinnzuweisungen handelt, geht exemplarisch aus einer in *O Malho* veröffentlichten Zeitschriftenumschau zu der oben mehrmals zitierten Ausgabe der *A Ilustração Brasileira* hervor. Dabei wurden Profil und Sinngebung dieser jüngst neu aufgelegten Illustrierten folgendermaßen beschrieben: „uma publicação a todos os respeitos digua [sic] do Brazil actual, que não é mais aquella paiz isolado do mundo e do qual se fallava na Europa com ares mysteriosas e tragicos“. Nicht zuletzt waren „Santos Dumont und seine Triumphe“ Thema der Ausgabe, um die es ging und die dem Urteil der Rezensenten nach ihrem Auftrag gerecht zu werden schien.⁷⁷⁵ Die Zeichnung Santos-Dumonts als ‚Ur-Figur‘ der

⁷⁷³ Im Original: „(Santos Dumont, em monoplano, bateu o *record* da velocidade)“ (kursive Hervorhebung und Klammern im Original), vgl. Abbildung 23.

⁷⁷⁴ Vgl. „Santos Dumont“, in: *Careta*, 02.10.1909, S. 7.

⁷⁷⁵ Im Original: „Santos Dumont e os seus triumphos“, vgl. „A Ilustração Brasileira“, in: *O Malho*, 30.10.1909, S. 29.

Luftfahrt, auf die alle derzeitigen fliegerischen Errungenschaften zurückgingen, vermittelte also letztlich – dies war zumindest erklärte Absicht dieser Illustrierten – das Bild eines „Brasilians der Gegenwart“, das aus seiner Isolation herausgetreten war und einen Platz auf der Weltbühne einnehmen sollte.

Nationale Überlegenheitsgefühle und der Topos vom ‚amerikanischen Neid‘

Doch die brasilianischen Antworten auf den Geschwindigkeitsrekord hoben Santos-Dumont als Repräsentanten Brasiliens nicht nur von Europa ab, sondern zugleich gegenüber einem neuen Akteur. Kurz nach dem Ereignis erschien in *O Malho* eine Zeichnung, die Santos-Dumont wie einen Vogel durch die Luft flatternd zeigte (Abbildung 24).⁷⁷⁶



Abbildung 24: [Unbekannter Autor]: „O ‚Baby‘“, in: *O Malho*, 16.10.1909, S. 42. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

⁷⁷⁶ [Unbekannter Autor]: „O ‚Baby‘“, in: *O Malho*, 16.10.1909, S. 42.

Auch wenn seit jeher Fluggeräte als ‚mechanische Vögel‘ imaginiert wurden⁷⁷⁷, passte dieses Bild in besonderem Maße auf Santos-Dumonts *Demoiselle*. Bereits seit den ersten Flugvorführungen erschien Santos-Dumont in seinem Leichtflugzeug den Zuschauern nicht nur – und das spiegelte sich im Namen „Demoiselle“ – wie eine Libelle⁷⁷⁸, sondern zudem wie die „Silhouette eines Vogels“⁷⁷⁹, denn Flugzeug und Pilot gingen ineinander über, und jede der Bewegungen des Piloten übersetzte sich unmittelbar auf die Maschine.⁷⁸⁰ Die Vogeldarstellung könnte aber darüber hinaus auch auf einen Flug mit der *Demoiselle* am 18. September angespielt haben, bei dem Santos-Dumont die Steuerkommandos losgelassen und mit ausgebreiteten Armen den Vogelflug imitiert hatte, um die Stabilität seines einfach zu manövrierenden Apparates unter Beweis zu stellen.⁷⁸¹

Oberhalb der Zeichnung bestätigte eine Meldung „aus den Zeitungen“, dass Santos-Dumont mit seinem neuen Flugzeug den Geschwindigkeitsrekord in Paris gebrochen habe, darunter als Bildunterschrift die Erklärung: „Ave brasileiro que anda cortando os ares europeus, causando inveja ás aguias e aos condores americanos...“⁷⁸². Während Santos-Dumont – Illustration und Meldung

⁷⁷⁷ Vgl. dazu exemplarisch WOHL: *Passion for Wings*, S. 260 und die Zitate auf S. 33 und 51 (neben vielen anderen).

⁷⁷⁸ Vgl. dazu die Illustration „Santos Dumont“ von Sem, die Santos-Dumont als fliegende Libelle darstellt, erschienen in *La Vie au Grand Air*, 18.12.1909, online verfügbar auf *Gallica* unter <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k96039202/f5.item>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

⁷⁷⁹ Im Original: „silhueta de um passaro“, vgl. „A ‚Demoiselle‘ de Santos Dumont“, in: *Revista da Semana*, 30.05.1909, S. 6 f., hier S. 7. Es scheint sich um die Übersetzung eines Artikels aus *L’Illustration*, 17.04.1909, S. 264 zu handeln, der sich fast desselben Wortlautes bediente, nur auf Französisch. Dieser präsentierte Santos-Dumont in der *Demoiselle* als „silhouette d’un oiseau, où, plutôt, d’une gigantesque ‚demoiselle““, zitiert nach NAPOLEÃO: Santos-Dumont. *Conquest of the Air*, S. 163 f. Entsprechend bezeichnete eine spanische Sportzeitung Santos-Dumont nach seinen Erfolgen mit der *Demoiselle* als „El primer hombre pajaro“, vgl. „Las performances de Santos-Dumont“, in: *El Mundo Deportivo*, 23.09.1909, S. 4, verfügbar unter <http://hemeroteca.mundodeportivo.com/preview/1909/09/23/pagina-4/607254/pdf.html#>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Ein bekanntes Beispiel für Bilddarstellungen von Santos-Dumont als Vogel ist die Postkarte „Modern-Oiseaux. Santos Dumont“ (1910) aus einer Postkarten-Serie des Pariser Karikaturisten Giris, die unter anderem in der Sammlung der *Fundação Santos Dumont* (Album Nr. 3.148) einzusehen ist.

⁷⁸⁰ Vgl. BARROS: Santos-Dumont e a invenção do voo, S. 91.

⁷⁸¹ Vgl. dazu BARROS: Alberto Santos-Dumont, S. 113; BARROS: Santos-Dumont e a invenção do voo, S. 96; DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 138 und COSTA: Alberto Santos-Dumont, S. 50.

⁷⁸² [Unbekannter Autor]: „O ‚Baby““, in: *O Malho*, 16.10.1909, S. 42.

zusammengenommen – eindeutig den „brasilianischen Vogel“ repräsentierte, der die „europäischen Lüfte“ durchkreuzte, eröffnete das Bild der neidvollen „amerikanischen Adler und Kondoren“ den Raum für vielseitige Interpretationen. Bezieht man die abgedruckte Meldung mit ein, verwies der Neid der „amerikanischen Adler und Kondoren“ zunächst auf den US-amerikanischen Flieger Glenn Curtiss, den Santos-Dumont mit der *Demoiselle* in der Geschwindigkeit übertrumpft hatte. Curtiss war nicht nur als einziger amerikanischer Kandidat auf der ersten Wettflugveranstaltung der Welt auf europäischem Boden angetreten, sondern galt zudem als unerbittlicher Gegner, der es eigenen Aussagen nach hasste, geschlagen zu werden.⁷⁸³ Darüber hinaus war Santos-Dumont mit seinen *Demoiselle*-Flügen – wie aus den obigen Deutungen klar geworden sein dürfte – aus dem Schatten herausgetreten, in den ihn (unter anderen) der US-amerikanische Flieger Wilbur Wright bei seinen Vorführungen in Frankreich im Jahre 1908 gestellt hatte. Zwar waren die Gebrüder Wright immer noch Rekordhalter in Distanz und Höhe, doch was die Geschwindigkeit anging, stand Santos-Dumont nun vor ihnen, wie an anderer Stelle hervorgehoben wurde.⁷⁸⁴

Sowohl Wright als auch Curtiss nutzten weitaus pompösere Doppeldecker-Maschinen⁷⁸⁵, die im Bild der Greifvögel – Adler oder Kondoren – das Gegenstück zu dem zarten, durch das Leichtflugzeug *Demoiselle* verkörperten „brasilianischen Vogel“ bilden. Zugleich können Adler und Kondoren jedoch auch als Repräsentationen für Nationen oder Nationengruppen gelesen werden. So verweist der „amerikanische Adler“ auf den Weißkopfseeadler als US-amerikanisches Wappentier und der „amerikanische Kondor“ auf den Andenkondor, der in vielen südamerikanischen Staaten als Nationalsymbol fungierte.⁷⁸⁶

⁷⁸³ Vgl. dazu PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 49 f. und 61.

⁷⁸⁴ Vgl. R. Boureau: „Progressos da Aviação“, in: A Ilustração Brasileira, 15.09.1909, S. 142.

⁷⁸⁵ Zum Gewicht der (keineswegs auf Leichtigkeit ausgerichteten) Wright-Maschine vgl. unter anderem Mariotte: „A definitiva conquista do ar“, in: Evolucionista, 19.03.1906, S. 1.

⁷⁸⁶ Zum „American Eagle“ (dt. „Weißkopfseeadler“, Wappentier der USA) vgl. Elizabeth Atwood LAWRENCE: Symbol of a Nation. The Bald Eagle in American Culture, in: *Journal of American Culture* Bd. 13 / H. 1 (1990), S. 63-69, passim. Zum Adler als Symbol für amerikanische Flieger auf einem Rekrutierungsposter der US-amerikanischen Luftwaffe von 1917 vgl. zudem VAN RIPER: Imagining Flight, S. 35 (Figure 4). Für den Andenkondor als Nationalsymbol in Bolivien, Ecuador, Kolumbien vgl. Tiago José BERG: A representação geográfica nos brasões de armas dos países da América Latina, in: *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales* Bd. XVI / H. 418 (2012), passim. Für das Bild vom

Mit diesem Rückgriff auf bestimmte Vogelarten, die durch die Epitheta „brasileiro“ (dt. „brasilianisch“) und „americano(s)“ (dt. „amerikanisch(e)“) und zugleich durch ihre symbolische Aufladung entsprechende Zugehörigkeiten hervorriefen, entstand das Bild eines fliegerisch ausgetragenen Wettkampfes, der in Europa oder besser in „europäischen Lüften“ stattfand und bei dem diese Vertreter bestimmter Länder(gruppen) gegeneinander antraten.⁷⁸⁷ Santos-Dumont, der als eindeutiger Sieger hervorging, vermochte somit als brasilianischer Repräsentant mit seinen *Demoiselle*-Flügen nicht nur die Stellung Brasiliens innerhalb Europas, sondern zudem gegenüber dem Nachbarn im Norden und sogar innerhalb Südamerikas zu sichern.

Der Topos vom ‚amerikanischen Neid‘ tauchte in den Narrationen zu Santos-Dumonts Luftfahrerkarriere nicht zum ersten Mal auf. Bereits 1904 bestand erstmals Anlass, den einstmals propagierten brasilianischen Platz in der Welt gegenüber den nordamerikanischen Nachbarn zu behaupten. Hintergrund war Santos-Dumonts Besuch in den USA mit der Absicht, als Kandidat – wohlgerne für Frankreich – an dem Flugrennen in St. Louis teilzunehmen, das er selbst 1902 angeregt und mitgestaltet hatte, und das nun im Kontext der

„modernen Kondor“ für einen peruanischen Piloten vgl. HIATT: Flying "Cholo", S. 328. Gleichwohl sollte diese nationale Symbolik auch nicht überbewertet werden, denn der Adler erscheint als Metapher für Flieger auch im Zusammenhang mit anderen Zugehörigkeiten. So bezeichnet Dr. Cesar Bierrenbach Santos-Dumont in seiner Rede als „aguia latina“ (dt. „latein(amerika)ischen Adler“), vgl. „Santos Dumont em Campinas“, in: [Clube Campineiro. Noticiário, Set. 1903], S. 248 ff., hier S. 250.

⁷⁸⁷ Das Bild des Wettbewerbs zwischen Vertretern verschiedener Nationen im Kampf um die endgültige ‚Eroberung der Lüfte‘ hat der Pariser Illustrator Lupin in eine Farblithografie von 1908 übertragen. Sie zeigt zwei Männer mit unterschiedlichen Flugmodellen auf ihren Rücken, die mit Lanzen einen Schulterkampf in einer voll besuchten Arena austragen. Sie lassen sich anhand der Flaggen an den Lanzen als Vertreter der französischen und der US-amerikanischen Nation deuten. Die Bildbeschreibung der *Science & Society Picture Library* ordnet die Figuren als Wilbur Wright und Santos-Dumont ein, doch die Gesichtszüge der Figur mit der französischen (und nicht brasilianischen!) Flagge sowie das Flugzeugmodell sprechen eher für Henry Farman, der in diesem Jahr durch seinen 1-km-Rundflug bekannt geworden war und die Gebrüder Wright im Mai 1908 zu einem Geschwindigkeits- und Streckenwettflug herausgefordert hatte, vgl. PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 30; HAUDE: Grenzflüge, S. 287 und „Farman e Wright“, in: A Imprensa, 19.05.1908, S. 2. Die Unterschriften unter den jeweiligen Figuren lauten „Pour la conquête de l'air“ bzw. „For the conquest of the air“ (dt. „Um die Eroberung der Lüfte“). Vgl. Lupin: „For the Conquest of the Air“ (Paris, 1908), online verfügbar unter <http://www.scienceandsociety.co.uk/results.asp?image=10198582&itemw=4&itemf=0002&itemstep=1&itemx=8>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Mit derselben (meines Erachtens nach falschen, wohl aus dieser Quelle übernommenen) Interpretation auch reproduziert in WINTERS / STROHM: Eroberung des Himmels, S. 145.

dortigen Weltausstellung stattfinden sollte. Dabei galt Santos-Dumont mit seinem eigens für diesen Anlass konstruierten Renn-Luftschiff als großer Favorit für den Sieg.⁷⁸⁸ Ein unglücklicher Zwischenfall verhinderte jedoch seine Teilnahme. Nach seiner Ankunft in St. Louis sollen in der Nacht vom 27. auf den 28. Juni Unbekannte in den dort errichteten Hangar eingedrungen sein und die Ballonhülle seines Luftschiffes Nr. 7 an mehreren Stellen mutwillig eingeritzt haben. Damit war das Fluggerät beim Wettbewerb am folgenden Tag nicht mehr einsetzbar. Doch nicht nur die Zerstörung, sondern auch der danach veröffentlichte Bericht, der Santos-Dumonts Assistenten oder gar Santos-Dumont selber verdächtigte, diesen Schaden absichtlich herbeigeführt zu haben, um ein mögliches Scheitern zu verhindern, sorgte für Missstimmung und Enttäuschung bei Santos-Dumont und bei allen, die auf seiner Seite standen.⁷⁸⁹

Wutentbrannt über diese als absurd und lächerlich empfundene Unterstellung präsentierte der Autor eines Artikels in der *Revista da Semana* eine andere Erklärung:

„os americanos que são tão ferteis em engenhasas combinações reclamistas, desta vez não viram o seu engenho com resultado. Quizeram elles, isso sim, desfazer-se de um concorrente, que certamente iria dominar o vôo do altivo condor americano, fazendo tremular sob o céu da America o pendão do Brasil.

E não lhes podia ser agradável verem as suas estrellas encobertas pela sombra da nossa bandeira; logo, o melhor meio era afastar Santos Dumont pela deficiencia do material, chamando-lhe ainda o odioso do procedimento.“⁷⁹⁰

⁷⁸⁸ Vgl. BARROS / SOUZA: Santos-Dumont, S. 251. Allgemein zum Wettbewerb vgl. ebd., S. 251 f.

⁷⁸⁹ Zum gesamten Absatz vgl. BARROS / SOUZA: Santos-Dumont, S. 252 und BARROS: *Desafio de voar*, S. 182 f. Die im Bericht unterstellte Erklärung hält auch Hagedorn für nicht unwahrscheinlich, da sich Santos-Dumont der Errungenschaften der Wright-Brüder, die angeblich auch teilnehmen wollten, und ihrer noch schnelleren Flugzeuge bewusst gewesen sei, vgl. HAGEDORN: *Conquistadors of the Sky*, S. 28. Lins de Barros gibt dagegen an, dass die Gebrüder Wright kein Interesse an einer Teilnahme gezeigt hätten, vgl. BARROS / SOUZA: Santos-Dumont, S. 252. Auch in diesem Punkt scheinen also die Deutungen je nach Herkunft und Standort der Forscher stark auseinanderzuklaffen. Der Vorfall erinnert an die ebenfalls bis heute ungeklärte Zerstörung der Ballonhülle von Santos-Dumonts Luftschiff Nr. 6, das im Frühjahr 1902 im Londoner Kristallpalast ausgestellt werden sollte. Auch damals kursierten Gerüchte, dass Santos-Dumont den Schaden selber herbeigeführt habe, um nicht über London fliegen zu müssen, vgl. dazu WYKEHAM: Santos-Dumont, S. 164 f.

⁷⁹⁰ F. M. Jor.: „Por aqui e por alli“, in: *Revista da Semana*, 10.07.1904, S. 1370 f.

Die bis heute unklare Sachlage⁷⁹¹ wurde hier durch eine nationale Brille betrachtet, die „Amerikaner“ oder auch „*yankees*“⁷⁹² – wie es in einem ähnlichen Artikel heißt – auf der einen Seite, Santos-Dumont und mit ihm die Brasilianer auf der anderen Seite verortete. Die im „amerikanischen Himmel“ flatternde „brasilianische Flagge“, die die amerikanischen „Sterne“ – und damit die von diesen auf der Flagge symbolisch repräsentierte US-amerikanische Nation –, buchstäblich in den „Schatten“ hätte stellen können, verbildlichte die angeblich befürchtete und geneidete brasilianische Überlegenheit gegenüber den USA und gleichzeitig die damit einhergehende fliegerische Vormachtstellung auf dem Doppelkontinent.

Wohlgemerkt handelt es sich um eine brasilianische Deutung, die mehr über eigene Wunschvorstellungen und Selbstverortungen als über tatsächlich vorhandene nationale Neidgefühle in den USA auszusagen vermag. Was der individuellen Missgunst miteinander konkurrierender und um Preise buhlender Luftfahrer geschuldet sein könnte, wurde hier und auch an anderer Stelle zum Topos des nationalen Neids hochstilisiert. Interessant ist, dass der Neid der Anderen – und damit die Vorstellung der eigenen Überlegenheit – zu jener Zeit noch in seiner Wurzel auf das Primat des ersten demonstrierten lenkbaren Fluges im Ballon zurückgeführt wurde. So erschien als Schattenseite des weltweiten Erfolges, den Santos-Dumont zu verzeichnen habe, der Neid der „vielen anderen, die gleichermaßen nach dem Ruhm für die ersten Ergebnisse strebten“⁷⁹³.

Was 1904 nur als Hypothese formuliert werden konnte, denn Santos-Dumont wurde an der Demonstration der brasilianischen Vormachtstellung gegenüber den USA (laut dieser Deutung vorsätzlich) gehindert, galt 1909 mit dem von Santos-Dumont gebrochenen Geschwindigkeitsrekord als bewiesener Fakt. Während noch 1904 die Überlegenheit Brasiliens über den Mythos der Erfindernation bekräftigt wurde, trat diese Idee um 1909 zugunsten der Vorstellung in Europa

⁷⁹¹ Vgl. dazu BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 59.

⁷⁹² Kursiv im Original, vgl. Bermudes: „Cartas de um tabaréu. Compadre. Rio, 1ª semana de julho“, in: Revista da Semana, 10.07.1904, S. 1379 f.

⁷⁹³ Im Original: „outros tantos que pretendiam da mesma forma a gloria dos primeiros resultados“, vgl. F. M. Jor.: „Por aqui e por ali“, in: Revista da Semana, 10.07.1904, S. 1370. Ähnliche Deutung: „Nós os brasileiros, compreendemos bem o ferro que ha de causar aos orgulhosos descendentes da orgulhosa Albion o facto de não ser norte americano o descobridor da dirigibilidade dos balões...“, vgl. Bermudes: „Cartas de um tabaréu. Compadre. Rio, 1ª semana de julho“, in: Revista da Semana, 10.07.1904, S. 1379 f.

wettstreitender Nationen zurück, unter denen sich der brasilianische Repräsentant unwiderlegbar hervorgetan hatte.

Santos-Dumonts Schaffensausrichtung in Abgrenzung zu anderen Fliegern

Doch nicht nur angesichts seiner mehrfach revolutionären erfinderischen Beiträge zur ‚Eroberung der Lüfte‘ und der mit der *Demoiselle* vollbrachten fliegerischen Leistungen, sondern auch in weiterer Hinsicht, nämlich was sein am Gemeinwohl ausgerichtetes Schaffen betraf, hob die brasilianische Berichtserstattung Santos-Dumont innerhalb der transnationalen Flieger- und Erfindergemeinschaft hervor.

Sein „Edelmut“⁷⁹⁴, die „Erhabenheit seiner Gefühle“⁷⁹⁵ – so die Deutungen – zeigten sich bereits zu Beginn seines aeronautischen Erfolges daran, dass er die hochdotierten Preisgelder für seine Errungenschaften größtenteils spendete⁷⁹⁶ – einzig den von der Regierung Brasiliens nach seinen erfolgreichen Flügen von 1901 zugestandenen Preis habe er aus einem patriotischen Gefühl heraus angenommen.⁷⁹⁷ Zudem habe er als „selbstlose Seele“⁷⁹⁸ nie ein Geheimnis aus seinen Erfindungen gemacht. Tatsächlich verzichtete Santos-Dumont von Anfang an auf jegliche Patente und verkündete den Wunsch, dass seine Ideen zu einem Prozess der erfinderübergreifenden Perfektionierung von Fluggeräten führen mögen.⁷⁹⁹

⁷⁹⁴ Im Original: „nobreza“, vgl. Telegramme „Santos Dumont“, in: *Gazeta de Noticias*, 14.11.1906, S. 2.

⁷⁹⁵ Im Original: „elevação de seus sentimentos“, vgl. Telegramme „Santos Dumont“, in: *Gazeta de Noticias*, 14.11.1906, S. 2.

⁷⁹⁶ Das Geld des Deutsch-Preises kam zur einen Hälfte seinen Mechanikern und Gehilfen, zur anderen Hälfte den arbeitslosen Arbeitern und Armen von Paris zugute. Vgl. WYKEHAM: Santos-Dumont, S. 140 f. MATTHEWS: *Pioneer Aviators*, S. 32 und 35, 55 sowie R. Bertoldo Nunes: „O Brasil e a conquista do ar“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.06.1902, S. 255 f., hier S. 256. Auch das Preisgeld für seine ‚schwerer-als-Luft‘-Flüge im Jahr 1906 ließ er seinen Mechanikern zukommen, vgl. Telegramme „Santos Dumont“, in: *Gazeta de Noticias*, 14.11.1906, S. 2 sowie INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 325.

⁷⁹⁷ Vgl. „Santos Dumont“, in: *Gazeta de Noticias*, 24.11.1906, S. 2 und auch COSTA: Alberto Santos-Dumont, S. 56.

⁷⁹⁸ Im Original: „alma altruistica“, vgl. Horacio de Carvalho: „Navegação aérea. A conquista dos ares, – De Bartholomeu de Gusmão a Santos Dumont (1709-1901)“, in: *Revista do IHGSP*, 1902, S. 301-399, hier S. 344.

⁷⁹⁹ Vgl. dazu exemplarisch den 1902 publizierten Artikel aus seiner Feder: Alberto Santos-Dumont: „Why I believe the Airship is a commercial certainty“, in: [The Inter Ocean, 20.04.1902], o. S. Entsprechend wurden die technischen Details der erfolgreichen Luftschiffe der Nummern 4-6 in Zeitschriften wie *L'Aérophile* oder *L'Illustration* abgedruckt, vgl. dazu

Dieses – freilich nicht zuletzt durch seine komfortable finanzielle Ausgangslage begünstigte – uneigennütziges Verhalten vermochte die ‚universale Relevanz‘ zu unterstreichen, die der Erfinderfigur Santos-Dumont (und mit ihm Brasilien) von Beginn an in den Diskursen zugeschrieben wurde, denn dem Urteil seiner Zeitgenossen nach entspreche seinem Ideal also nicht das „niederträchtige Interesse“, sondern „ausschließlich, das Vaterland zu ehren und die Wissenschaft zu preisen“⁸⁰⁰.

1902 reproduzierte die Zeitschrift *Revista da Semana* eine Hommage des *New York Herald* mit dem Titel „A aristocracia do talento e a democracia da riqueza“. Die Illustration ehrte neben Santos-Dumont als brasilianischen Vertreter größtenteils nordamerikanische Millionäre wie Vanderbilt, Carnegie und Rockefeller Jr., die ihr Vermögen oder auch ihre Energie und ihr Talent für das Gemeinwohl einsetzen. Im brasilianischen Begleittext heißt es: „Santos Dumont, por exemplo, o nosso illustre compatriota, tem consagrado a sua fortuna relativamente avultada ao progresso científico“⁸⁰¹. Santos-Dumont, der sein „relativ umfangreiches Vermögen“ also dem „wissenschaftlichen Fortschritt“ gewidmet habe, erschien als ein Beispiel unter vielen weiteren, die anschließend an dieses Urteil im Artikel kommentiert wurden. Sein Beitrag zum Allgemeinwohl stand damit parallel zu anderen Forschern und Wohltätern aus Europa und Nordamerika.

Im Laufe der Zeit sollte diese Ausrichtung seines Schaffens und insbesondere sein Umgang mit Wissen jedoch zunehmend als Distinktionsmerkmal zu Fliegern und Konstrukteuren anderer Nationen herangezogen werden. Konträr zu dem üblicherweise vorherrschenden Wunsch, Erfindungen zu patentieren und zu schützen, kündigte Santos-Dumont mit den ersten *Demoiselle*-Flügen an, dass er die Konstruktionspläne und Erfindungsrechte dieser praktischen und vergleichsweise günstigen Maschine der Allgemeinheit zur Verfügung stellen werde, um die Luftfahrt über die Welt zu verbreiten.⁸⁰² In den Augen seiner brasilianischen

BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 143; NAPOLEÃO: Santos-Dumont. Conquest of the Air, S. 319 und 345 sowie BARROS: Alberto Santos-Dumont, S. 54.

⁸⁰⁰ Im Original: „interesse sordido“ und „unicamente honrar a Patria e glorificar a Sciencia“, für beide Teilzitate vgl. R. Bertoldo Nunes: „O Brasil e a conquista do ar“, in: *Ilustração Brasileira*, 01.06.1902, S. 255 f., hier S. 256.

⁸⁰¹ „A aristocracia do talento e a democracia da riqueza“, in: *Revista da Semana*, 06.04.1902, S. 112.

⁸⁰² Vgl. exemplarisch: B.: „Santos Dumont e o ‚Demoiselle‘“, in: *A Ilustração Brasileira*, 15.10.1909, S. 181 f., hier S. 182. Vgl. ferner BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo,

Zeitgenossen unterschied sich Santos-Dumonts Haltung wesentlich von vielen Kollegen seiner Zunft, die lediglich am Geschäft mit der Luftfahrt interessiert seien⁸⁰³:

„Isto mostra que ha alguma diferença entre o nosso patricio e esse outro *sportman*, que, mesmo depois de toda a gloria obtida com a travessia da Mancha, não cedeu para um museu do Estado o seu aparelho, senão depois que lhe pagaram 10.000 francos. Santos Dumont, tendo realizado um typo de aeroplano simples, barato e realmente pratico, do qual poderia tirar proveitos consideraveis, entrega-o desinteressadamente ao dominio publico. Isto é bello e generoso.“⁸⁰⁴

Mit seiner als „Gemeingut“ deklarierten Erfindung, so die zwischen den Zeilen stehende Aussage, trug er weitaus mehr zur ‚Weiterentwicklung‘ der Menschheit bei als die geschäftstüchtigen Blériots und andere, die lediglich durch ihre Flugleistungen glänzten. Seine Großzügigkeit stand zudem im direkten Gegensatz zu der Haltung der Gebrüder Wright, die aufgrund ihrer in zahlreichen Gerichtsprozesse mündenden Patentpolitik als „wenig liebenswürdig gegenüber ihren Kollegen“⁸⁰⁵ charakterisiert wurden.

In zweifacher Hinsicht also konnte Santos-Dumont als mehr denn ein *sportsman* gezeichnet werden. Er galt als Urheber der Erfindungen, die nun durch

S. 94. Die Konstruktionspläne wurden beispielsweise in der US-amerikanischen Zeitschrift *Popular Mechanics Magazine* von 1910 publiziert, vgl. ebd., S. 96 und BARROS: Santos Dumont e a invenção do avião, S. 17. Unterschiedliche Hersteller in den USA und Europa verkauften ab 1909 insgesamt mehr als 50 *Demoiselles* zu einem vergleichsweise günstigen Preis, vgl. BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 30 f., 91, 94 ff. und 135. Auf in Frankreich, England, den USA und Deutschland produzierte Modelle bezieht sich BARROS: Santos Dumont. O homem voa!, S. 33. Eine *Demoiselle* als Ausstattung der argentinischen Militärflugschule erwähnen HAGEDORN: Conquistadors of the Sky, S. 96 sowie KUHN: History of Aeronautics, S. 107 und 150. Santos-Dumont kämpfte zudem (erfolgreich) gegen die Motorenfabrik *Darracq*, die den von ihm entworfenen Motor patentieren lassen wollte, da dieser in ihren Werken hergestellt worden sei, vgl. WYKEHAM: Santos-Dumont, S. 231 f.

⁸⁰³ Zum starken Aufwind in der Flugzeugproduktion seit der Flugwoche von Reims im August 1909 und dem finanziellen Nutzen, der aus der Luftfahrt gezogen wurde, vgl. PRENDERGAST: Pioniere der Luftfahrt, S. 85 ff.

⁸⁰⁴ Kursiv im Original, vgl. B.: „Santos Dumont e o ‚Demoiselle‘“, in: A Ilustração Brasileira, 15.10.1909, S. 181 f., hier S. 182.

⁸⁰⁵ Im Original: „pouco amaveis para com os seus confrades“, vgl. R. Boureau: „Progressos da Aviação“, in: A Ilustração Brasileira, 15.09.1909, S. 142. Vgl. entsprechend das Bild, das Robert Wohl von den Wright-Brüdern zeichnet: Diese definierten sich als Geschäftsmänner und das Wort „Menschheit“ sei nicht über ihre Lippen gekommen, vgl. WOHL: Passion for Wings, S. 15, 18 und 29 f.

die Errungenschaften der *sportsmen* in der öffentlichen Aufmerksamkeit standen, und er diente der Allgemeinheit hinsichtlich des Umgangs mit den Patenten seiner Fluggeräte. Kurz, er erschien als „Mensch, dem die Menschheit bereits so viele Dienste verdankt“⁸⁰⁶.

Anders als seine preisgekrönten Flüge mit dem Luftschiff, standen Santos-Dumonts erfolgreiche Demonstrationen mit seiner *14-bis* also erst dann im Mittelpunkt der brasilianischen Berichterstattung, als die Erfolge europäischer Flieger und die Ansprüche der US-amerikanischen Gebrüder Wright auf den Erfindertitel des Flugzeugs seine Stellung als universaler Erfinder- und Fliegerheld zu bedrohen schienen. Dabei legten Brasilianer aktuelle Errungenschaften anderer Flieger als Fortsetzung der von Santos-Dumont geschaffenen Erfindung aus und schrieben somit Santos-Dumont als Urheber der Luftfahrt (und damit Brasilien) einen Teil des Ruhmes zu. Damit konnte das seit 1901 propagierte Bild eines Brasiliens, das einen relevanten Platz auf der Weltbühne einnimmt, am Leben erhalten werden.

Mit seinem Leichtflugzeug *Demoiselle*, mit dem er sämtliche Rekorde der bedeutendsten Flieger und besten Maschinen seiner Zeit übertraf, kehrte Santos-Dumont 1909 an die Spitze der Weltluftfahrt zurück. Brasilianische Antworten darauf riefen die zu Beginn des Jahrhunderts erstmals formulierten Vorstellungen von Santos-Dumont als strahlendem Stern am Himmel, der Bewunderung durch das sich vor Brasilien verbeugende Europa erfuhr, wieder wach. Zugleich bedienten brasilianische Deutungen den schon seit 1904 in den Diskursen zu Santos-Dumont auftauchenden Topos vom ‚amerikanischen Neid‘ und zeichneten so das Bild eines Brasiliens, das mit seinem Vertreter Santos-Dumont erfolgreich aus einem auf der europäischen Bühne ausgetragenen Wettstreit hervorging und so seine fliegerische Vormachtstellung gegenüber dem Nachbarn im Norden behauptete.

Nicht nur seine erfinderischen und fliegerischen Beiträge, sondern auch die Ausrichtung seines Schaffens am Gemeinwohl, die sich im Wesentlichen in seiner Bereitschaft, Wissen und Preisgelder zu teilen, manifestierte, unterstrichen die ‚universale Relevanz‘, die der Erfinderfigur Santos-Dumont (und mit ihm Brasilien) von Beginn an in den Diskursen zugeschrieben wurde. Gleichzeitig wurde diese uneigennützigte Haltung zunehmend zum Distinktionsmerkmal

⁸⁰⁶ Im Original: „homem, a quem já a humanidade deve tantos serviços“, vgl. Gustave Babin: „Correio da Europa. Paris, 30 de Setembro“, in: A Ilustração Brasileira, 01.11.1909, S. 192 ff., hier S. 194.

gegenüber (geschäftstüchtigen oder patentbesessenen) Konstrukteuren und (vorwiegend als *sportsmen* glänzenden) Fliegern anderer Herkunft erhoben.

Santos-Dumonts aktive Zeit als Erfinder, Konstrukteur und zugleich Pilot seiner eigenen Flugmaschinen endete mit den erfolgreichen *Demoiselle*-Flügen von 1909 oder spätestens im März 1910, als er – mit seinen Kräften am Ende – ankündigte, in Zukunft nicht mehr zu fliegen.⁸⁰⁷ Wie die Arbeit im weiteren Verlauf verdeutlichen wird, verschwand Santos-Dumont nicht komplett von der fliegerischen Bildfläche und blieb weiterhin eine wichtige Referenz in späteren Luftfahrtdiskursen. Eine seiner *Demoiselles* verkaufte er an den französischen Flug-Debütanten Roland Garros, der wenig später – wenngleich mit einem anderen Flugzeugmodell – in Brasilien auf der Luftfahrt-Bühne erscheinen sollte.⁸⁰⁸

1.6 ERGEBNISSE

Was hat es also letztlich mit der ‚brasilianischen Erfindernation‘ auf sich? Wie das Kapitel aufgezeigt hat, ist die ‚Erfindernation Brasilien‘ eine Idee, die unter Rückgriff auf vergangene und zeitgenössische Errungenschaften, aber auch tragische Unfälle brasilianischer Luftfahrtpioniere zu Beginn des 20. Jahrhunderts in Narrativen und Bildern diskursiv geschaffen wurde. Dabei verliehen Bartolomeu de Gusmão und seine 1709 vollzogenen Versuche in der Heißluftballonfahrt der ‚Erfindernation‘ eine lange zurückreichende Historizität. Ob als quasi-natürliche Kontinuitätslinie an brasilianischen Erfindern oder als abgeschlossener Zyklus der Luftfahrtentwicklung gedacht – dieser ‚Ursprungsmythos‘, zusammen mit Augusto Severos und Alberto Santos-Dumonts Beiträgen zur Umsetzung der lenkbaren Ballonfahrt oder auch Severos ‚Opfer für‘ die Luftfahrt um 1901/1902, bettete die Luftfahrtentwicklung in einen brasilianischen Rahmen, der sich mit Santos-Dumonts ‚schwerer-als-Luft‘-Flügen ab 1906 um ein Neues erweiterte.

Die nationale Bedeutung dieser Erfinderhelden rührte dabei im Wesentlichen aus der Zuschreibung ‚universaler Relevanz‘. Basierend auf der Deutung von Luftfahrt als einem weltweit angestrebten, wissenschaftlichen ‚Problem‘ konnten

⁸⁰⁷ Vgl. dazu BARROS: Santos-Dumont e a invenção do voo, S. 97.

⁸⁰⁸ Vgl. DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 139. Zu Roland Garros' Flugaktivitäten in Brasilien vgl. Kapitel 2.

die wesentlichen Schritte auf dem Weg zu dessen ‚Lösung‘ – die Erfindung des Heißluftballons, die Umsetzung der Lenkbarkeit von Ballonen und der Flug mit ‚schwerer-als-Luft‘-Maschinen – als Dienst an der Menschheit begriffen werden, der in den Augen brasilianischer Zeitgenossen von nationalen Pionieren vollbracht wurde. Errungenschaften nicht-brasilianischer Akteure blieben dabei ausgeblendet oder aber sie wurden als bloße Fortsetzung des Werkes der brasilianischen ‚Ur-Figuren‘ gedeutet. Im Falle Augusto Severos trat sein konkretes Scheitern am Unglückstag in den Hintergrund, ließ sich über die auf vielfältigen Ebenen angesiedelte ‚Aufopferung‘ für diese menschliche Herausforderung – bis hin zum Tod – und zudem über sein Eintreten für die Idee des ‚universalen Friedens‘ doch ebenso wirkmächtig globale Relevanz herstellen.

Darüber hinaus konstituierte sich die globale Einbettung aus dem Schauplatz des Wirkens. Eine bedeutende Rolle nahm dabei die Weltstadt Paris ein, sei es als geeigneter Ort für das Lancieren einer Gegengeschichtsschreibung, die Bartolomeu de Gusmão als ‚wahren‘ und ‚ersten‘ Erfinder der Ballonfahrt zeichnete, sei es als Bühne und ‚Sprachrohr‘, um Santos-Dumonts Errungenschaften in der und Augusto Severos ‚Opfer für‘ die Luftschiffahrt und damit Brasiliens Beitrag zur universalen Luftfahrtentwicklung in die Welt hinauszuschallen. Dabei kam das Ansehen dieser Pioniere in Paris einer Anerkennung in der (‚zivilisierten‘) Welt gleich. Anhand des (weniger kosmopolitischen) Lissabon dagegen, dem Ort der Ballonvorführungen von de Gusmão, ließ sich eine derartige Universalität kaum herstellen. Erst mit Santos-Dumonts Heimatbesuch in Brasilien zeigte sich der Schauplatz der Wirkens von seiner Kehrseite, verwies der vor Ort ausbleibende Flug Brasilien doch auf den Platz der Erfinder-, nicht aber einer (nicht zuletzt vor dem Hintergrund militärischer Überlegungen zunehmend attraktiv erscheinenden) Fliegernation.

Die erfinderische Beitrag brasilianischer Pioniere einerseits und die ihnen zugeschriebene globale Relevanz andererseits sind also zwei Seiten derselben Medaille, die bei Bartolomeu de Gusmão im Zeichen des Kampfes um die Anerkennung eines brasilianischen Urhebers innerhalb der universalen Geschichtsschreibung, bei Severo im Zuge der Deutung seines ‚Sterbens für‘ die Wissenschaft und damit für Nation und Welt zusammenkamen und im enormen Ansehen des transnationalen Akteurs Santos-Dumonts in der Weltstadt Paris und großen Teilen der ‚zivilisierten‘ Welt ihre ruhmreiche Vollendung fanden. Regionale Skalen der Bezugnahme dagegen tauchten in der ersten Dekade nur

vereinzelte und unsystematisch auf und sollten – wie der Ausblick auf Gedenkveranstaltungen zu Bartolomeu de Gusmão in den 1920ern bereits angedeutet hat – erst später eine entsprechende Wirkmacht entfalten.

Auf der Basis der – bei Bartolomeu de Gusmão anachronistisch anmutenden, bei Santos-Dumont zeitweise von außen angefochtenen und bei Augusto Severo anhand seines politischen Einsatzes für die Republik doppelt beschworenen – Vereinnahmung dieser Pioniere als Brasilianer übertrug sich ihre Anerkennung in Paris und damit in der Welt sowie die ihnen zugeschriebene Relevanz innerhalb der universalen Luftfahrtentwicklung auf Vorstellungen von Brasiliens Platz innerhalb der Welt(geschichte). Dank seiner Luftfahrtpioniere, die das ‚lusitanische Entdeckergen‘ quasi im Blut trugen, konnte Brasilien den Status als bloßer Rezipient global zirkulierender ‚fortschrittlicher‘ Technologien hinter sich lassen und sich dagegen als nicht nur fortschrittszugewandte, sondern vor allem auch fortschrittsbringende ‚Erfinder-‘ oder auch ‚Entdeckernation‘, als Urheber wissenschaftlich-technologischer Entwicklungen inszenieren. Vielfältige Bilder beschworen Visionen von einer Nation, die als Stellvertreter der ‚Neuen Welt‘ oder auch der ‚*raça latina*‘ zusammen mit dem neuen Jahrhundert erwachte, fortan keine unbekannte Konstante in der Welt(geschichte) mehr war, von Europa oder auch den ‚zivilisierten‘ Nationen Anerkennung erfuhr, kurz: der als Angehöriger der ‚fortschrittlichen‘ Nationen ein vorderen Platz in der Welt zustand.

Gerade weil sich über das Bild von Luftfahrt als einer universal angestrebten wissenschaftlichen Herausforderung so wirkmächtig nationale Bedeutung und Visionen von einem neuen Standort Brasiliens innerhalb der Welt artikulieren ließen, überwog in der ersten Dekade die Repräsentation von Luftfahrt als einer zu entwickelnden Technologie. Unterschiedliche Anwendungshorizonte standen dagegen zunächst im Hintergrund. Auch wenn ein Bewusstsein für das militärische Potential von Luftschiffen in den Diskursen zu Severo und Santos-Dumont bisweilen durchklang, so bildete es vor allem eine Projektionsfläche, um davon ausgehend andere Ideen, etwa die des ‚universalen Friedens‘, der Nivellierung bisheriger Machtgefälle zwischen Nationen oder die eines vorderen Platz für Brasilien in der Welt zu entfalten. Die sportliche Dimension von Luftfahrt fand dagegen erst gegen Ende der ersten Dekade Eingang in die hier untersuchten brasilianischen Diskurse. Dabei diente die Zeichnung von Luftfahrern als *sportsmen* (ebenso wie das Bild der geschäftstüchtigen Konstrukteure) zunächst vor allem der Abgrenzung zu Brasilianern wie Santos-Dumont, die zwar durchaus auch sportliche Ambitionen hegten, diese aber – so die Darstellungen – nie zum

Selbstzweck werden ließen, sondern mit ihren selbst konstruierten und nicht-patentierten Fluggeräten immer einem ‚höheren‘ Ziel, nämlich der Weiterentwicklung der Luftfahrt als einer Menschheitsaufgabe, dienten. Zugleich bildete die erfinderische Leistung die Voraussetzung für jegliche sportliche Betätigung, und damit standen sportliche Rekorde nicht-brasilianischer Flieger nicht im Widerspruch mit Brasiliens Status als Erfindernation. Erst mit Santos-Dumonts fliegerischen Höchstleistungen im Jahr 1909 nahm die aus der Sphäre des Sports übertragene Vorstellung von einem zwischen Nationen ausgetragenen ‚Wettstreit‘ zunehmend Platz in den brasilianischen Narrativen ein, konnte Brasilien doch nun als ‚Sieger‘ inszeniert werden, der sich gegen europäische und zunehmend auch US-amerikanische Konkurrenten durchzusetzen wusste.

Mit Santos-Dumont – so legen es die brasilianischen Deutungen nahe – war sowohl das ‚Problem der Lenkbarkeit‘ von Ballonen wie auch das der ‚schwerer-als-Luft‘-Fluggeräte gelöst. Auch wenn mit diesen zentralen Errungenschaften und Pionieren die diskursive Konstruktion der Erfindernation Brasilien grundsätzlich als abgeschlossen gelten kann und sich kaum neue Namen in diese klassische ‚Trias‘ der Erfinderhelden einreihen ließen, lebte die Idee der Erfindernation auch im weiteren Verlauf der Luftfahrtgeschichte immer wieder auf, wurde teilweise aktualisiert und mit neuen Bedeutungen versehen und begleitet uns insofern durch den gesamten Untersuchungszeitraum.

2. FLIEGEN AM SCHAUPLATZ BRASILIEN: EDU CHAVES ALS PIONIER DER NATIONALEN RAUMERSCHLIEßUNG (1910-1914)

Um 1910 beginnt ein neues Kapitel der brasilianischen Luftfahrtgeschichte. Während bislang die an anderen Orten – vornehmlich in Europa – erreichten Meilensteine der Luftfahrtentwicklung (an denen brasilianische Akteure teilweise maßgeblich beteiligt waren) in der heimischen Presse rezipiert oder auch kinematografisch reproduziert wurden, wandelte sich Brasilien (in territorialer Hinsicht) nun vom Zuschauer zum Schauplatz der als ‚fortschrittlich‘ geltenden Technologie.⁸⁰⁹ Zwar fanden spätestens seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts Aufstiege mit Fessel- und Freiballonen⁸¹⁰ und mehr oder minder erfolgreiche Flugversuche mit Luftschiffen in verschiedenen brasilianischen Städten statt⁸¹¹, doch

⁸⁰⁹ Die in Brasilien zirkulierenden Filme über unterschiedliche, in Europa ausgeführte Flüge, die „belos vôos de [Glen] Curtiss, [Eugène] Lefèvre [sic; eigentlich: Lefebvre], [Louis] Blériot, [Henry] Farman, [Wilbur oder den Gebrüdern] Wright, [Louis] Paulhan [sic; eigentlich: Paulhan] e outros“ finden Erwähnung in „A aviação no Brasil – Gastão de Almeida e o seu aeroplano“, in: *Careta*, 19.10.1909, S. 30. Zur Ausstrahlung von Santos-Dumont-Filmen in Brasilien vgl. zudem die Fußnoten 355 und 709. Zum (bisher in dieser Arbeit nicht erwähnten) französischen Flieger Eugène Lefebvre (1878-1909) vgl. Gustave Babin: „Correio da Europa. Paris 1 de Setembro“, in: *A Ilustração Brasileira*, 01.10.1909, S. 156 f., hier S. 157 und PRENDERGAST: *Pioniere der Luftfahrt*, S. 64 und 66.

⁸¹⁰ Im sogenannten Tripel-Allianz-Krieg (1864-1870), genauer seit 1867 wurden Fesselballone, d. h. durch eine Leine mit dem Boden verbundene Ballone, erstmalig in Brasilien als Mittel der Observation eingesetzt. Zudem fanden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in großen Städten wie São Paulo, Rio de Janeiro oder Recife professionelle Ballonaufstiege vorwiegend europäischer Akteure im Rahmen offizieller Feierlichkeiten, kommerzieller Ausstellungen oder Spektakel statt. Vgl. dazu BARROS: Santos Dumont. *O homem voa!*, S. 7 f.; KUHN: *History of Aeronautics*, S. 86, 79 f., 81 und 93; DRUMOND: Alberto Santos-Dumont, S. 275; HAGEDORN: *Conquistadors of the Sky*, S. 15. Zu Aufstiegen portugiesischer, aber auch diverser brasilianischer Ballonfahrer (und sogar Ballonfahrerinnen) in der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts in nahezu allen Teilen des Landes von Rio de Janeiro, São Paulo und Santos über Bahia, Recife und Fortaleza bis nach Belém und Maceió vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 124-142 und 371 f. Zur Ballonfahrerin D.[ona?] Laurinda Silva vgl. zudem „Uma mulher pelos ares“, in: *O Malho*, 11.04.1908, S. 25. Zum brasilianischen Ballonfahrer José Pereira da Luz vgl. auch die Angaben in Fußnote 338.

⁸¹¹ Im Hinblick auf Luftschiffe sei an dieser Stelle an Júlio César Ribeiro de Souza's Testflüge in den Jahren 1881/82 mit seinem zigarrenförmigen Prototypen *Victória* in Belém und Rio de

hielt der ‚Inbegriff der Moderne‘, das Flugzeug, wohl erst um 1910 Einzug in Brasilien.

Die Einführung der Technologie war begleitet von verschiedenen nationalen Initiativen, die in der Gründung des *Aero-Club Brasileiro* am 14.10.1911 sowie militärischer und ziviler Flugschulen ab 1912 mündeten und mit diesen Maßnahmen erste Voraussetzungen zur Ausbildung nationaler Flieger und zum Aufbau einer Fluginfrastruktur vor Ort schufen. Von der brasilianischen Regierung, einzelnen Munizipien, dem *Aero-Club* oder auch lokalen Zeitungen ausgetragene Flugwettbewerbe taten ein weiteres, die lokale Luftfahrtentwicklung zu fördern und eine nationale Luftfahrtbegeisterung zu entfachen.⁸¹² Dieser räumlich markierten, auf den Schauplatz des Geschehens zurückgehenden Zäsur wird in dem Standardwerk zur brasilianischen Luftfahrtgeschichte mit Überschriften wie „A aviação no Brasil [...]“⁸¹³ (dt. „Die Luftfahrt in Brasilien“) beziehungsweise Unterüberschriften wie „Chegada da aviação no Brasil“⁸¹⁴ (dt. „Die Ankunft der Luftfahrt in Brasilien“) entsprochen. Manch ein Werk versteht das Schlüsseljahr 1910 gar als ‚wirklichen Beginn der brasilianischen Luftfahrt‘ und übersieht dabei, dass bereits die Erfinderpioniere der ersten Dekade für ihre Zeitgenossen ‚brasilianische‘ Luftfahrtgeschichte schrieben.⁸¹⁵

Auch wenn gute Gründe vorliegen, das Jahr 1910 und damit die ersten ‚schwerer-als-Luft‘-Flüge am Schauplatz Brasilien als Einschnitt (nicht aber als

Janeiro, an die wegen technischer Probleme abgeblasene Vorführung im Jahr 1884 mit seiner *Santa Maria de Belém* in Belém (vgl. dazu Fußnote 332) sowie an die 1894 nicht erfolgreich durchgeführten Flugversuche Augusto Severos mit dem lenkbaren Ballon *Bartolomeu de Gusmão* in Realengo, RJ erinnert (vgl. dazu Kapitel 1.3 zu Beginn). Für den 21.08.1909 wurden Flüge mit einem gewissen „aeronave dirigível Santos Dumont“ im Rahmen der *Exposição de Hygiene* in Rio de Janeiro angekündigt, vgl. entsprechende Anzeige in: Careta, 21.08.1909, S. 4. Wochen später heißt es aber, der „celebre balão Santos Dumont“ sei niemals aufgestiegen, vgl. „A aviação no Brasil – Gastão de Almeida e o seu aeroplano“, in: Careta, 09.10.1909, S. 30.

⁸¹² Vgl. dazu INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 375-378, 386-396, 403 f., 406-411 und 446-453 sowie Mauro Vicente SALES: *Escola Brasileira de Aviação. A primeira experiência da Aviação Militar no Brasil (1914)*. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), Rio de Janeiro 2014, online verfügbar unter http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgaller/y/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_EBA.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, passim.

⁸¹³ INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 355.

⁸¹⁴ INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 363.

⁸¹⁵ So lautet die einleitende, das Erkenntnisinteresse des Buches zusammenfassende Frage im Klappentext zu einem Buch über den ersten Flugzeugflug in Brasilien: „Então, como começou de fato a aviação brasileira?“, vgl. Susana ALEXANDRIA / Salvador NOGUEIRA: *1910. O Primeiro Voo do Brasil*, São Paulo 2010.

‚eigentlichen Startpunkt‘) der nationalen Luftfahrtgeschichte zu betrachten, so führen die folgenden Überlegungen einen Schritt weiter. Gemäß dem gegenwärtigen Verständnis derjenigen historischen Forschung, die sich kritisch mit räumlichen Dimensionen der Gesellschaft befasst, ist der Raumbegriff über seine geografische Komponente hinaus gerade durch seine Konstruiertheit, Wandelbarkeit und Imaginiertheit bestimmt.⁸¹⁶ Demnach sind Räume mehr als „Orte oder Rahmungen von Ereignissen oder gesellschaftlichen Entwicklungen“⁸¹⁷ und erzeugen „letztlich nur als soziale Konstruktionen individuelle oder gesellschaftliche Relevanz“⁸¹⁸. Entsprechend ist mein Ausgangspunkt, dass nicht allein der Schauplatz der fliegerischen Aktivitäten im Sinne eines geografisch markierbaren ‚Ortes‘ eine entscheidende Zäsur innerhalb der brasilianischen Bedeutungskonstruktion von Luftfahrt markierte. Vielmehr sollten bestimmte, in Brasilien vorherrschende und in die lokal ausgeführten Flugunternehmungen hineinprojizierte Vorstellungen von diesem und damit kulturell geprägte Wahrnehmungsweisen des Raumes zu neuartigen Bedeutungshorizonten von Luftfahrt und infolgedessen auch zu gewandelten Mustern der nationalen Vereinnahmung von Luftfahrtpionieren führen.⁸¹⁹

⁸¹⁶ Vgl. RAU: Räume, S. 7 f. Das Verständnis von Raum als etwas von Gesellschaften (oder auch von Individuen) ‚geschaffenem‘ oder ‚produziertem‘ und damit die endgültige Überwindung deterministischer Raumkonzepte hat sich in den Kultur- und Sozialwissenschaften im Wesentlichen mit Henri Lefebvres (1901-1991) bahnbrechendem Werk *La production de l'espace* (1974) durchgesetzt, das Sebastian Dorsch als „Symbol des so genannten *spatial turn*“ (im Original: „emblem of the so-called *spatial turn*“) beurteilt (kursiv im Original), vgl. Sebastian DORSCH: *Space/Time Practices and the Production of Space and Time*. An Introduction, in: Sebastian Dorsch / Susanne Rau (Hg.): *Space/Time Practices and the Production of Space and Time. Historical Social Research. Historische Sozialforschung. Special Issue* Bd. 38 / H. 3 (2013), S. 7-21, hier S. 9. Für eine Beurteilung der Bedeutung des Werkes von Lefebvre für die derzeitige Raumforschung vgl. ebd., S. 9 f. und RAU: Räume, S. 47-52. Als Überblick über weitere für geschichtswissenschaftliche Untersuchungen fruchtbare Ansätze der Raumforschung in der Geografie, Kulturanthropologie und Soziologie vgl. ebd., S. 71-107. Für eine Einführung in die vielfältigen Verflechtungen zwischen Raum und Kultur, also die Verflechtungen zwischen physischem und symbolischem Raum, vgl. Ernst HALBMAYER / Elke MADER: *Kultur, Raum und Landschaft in Zeiten der Globalisierung*. Zur Einleitung, in: Ernst Halbmayer / Elke Mader (Hg.): *Kultur. Raum, Landschaft. Zur Bedeutung des Raumes in Zeiten der Globalität*, Frankfurt am Main / [Wien] 2004, S. 7-19, hier S. 7 ff.

⁸¹⁷ RAU: Räume, S. 11.

⁸¹⁸ RAU: Räume, S. 8.

⁸¹⁹ Zu verschiedenen Konzepten bezüglich der Unterscheidung von ‚Ort‘ und ‚Raum‘ vgl. die komprimierte Darstellung in RAU: Räume, S. 64 f.

Um diese neuen, von brasilianischen Raumimaginarie bestimmten Paradigmen in der Konstruktion von Fliegerhelden, die sich an keiner Figur so deutlich abzeichnen wie an Eduardo Pacheco [e] Chaves (1887-1975), oder kurz: Edu Chaves⁸²⁰, soll es im zweiten Kapitel gehen. Mit seinem Pionierflug am 9. März 1912 von der Küstenstadt Santos in seine Heimatstadt São Paulo (zusammen mit dem französischen Flieger Roland Garros⁸²¹) und einem Soloflug am 28. April 1912 von São Paulo nach Rio de Janeiro, der aufgrund eines Absturzes ins Meer unvorhergesehen an einem Küstenort rund 100 Kilometer vor der Hauptstadt enden musste, hatte Edu Chaves – nicht nur an den Orten auf der Route – für Furore gesorgt.⁸²² Am 05.07.1914 gelang ihm schließlich der erste Direktflug zwischen São Paulo und Rio de Janeiro, der – wenngleich in geringerem Maße als die beiden ersten Streckenflüge⁸²³ – ebenfalls Antworten

⁸²⁰ In dem hier behandelten Zeitraum – und damit im entsprechenden Quellenmaterial – schrieb sich sein Rufname *Edú* (mit Akzent beziehungsweise in den Zeitungsartikeln anstelle des Akzentes oft auch mit Apostroph: *Edu*'). Mit Ausnahme von Originalzitatene halte ich mich in dieser Arbeit an die aktuellen Regeln der Akzentsetzung und damit die – ebenfalls in den meisten Werken der Sekundärliteratur dominierende – Schreibweise ohne Akzent: *Edu*. Seine Nachnamen „Pacheco“ und „Chaves“ werden sowohl in zeitgenössischen Quellen wie auch in der Sekundärliteratur nur teilweise mit einem „e“ verbunden, weswegen das „e“ hier in Klammern gesetzt wird: *Pacheco [e] Chaves*.

⁸²¹ Eine biografische Einführung zu Roland Garros findet sich in WOHL: *Passion for Wings*, S. 203 ff.

⁸²² Weil Chaves die Orientierung verloren hatte, vom Weg abgekommen war und damit unvorhergesehene Umwege geflogen war, hatten sich die Benzinreserven dem Ende zugeneigt und zu seinem (glimpflich ausgehenden) Absturz in der Bucht von Mangaratiba geführt. Zum genauen Absturzort vgl. „O vôo de Edú Chaves“, in: *O Estado de S. Paulo*, 01.05.1912, S. 1 und „A aviação no Brasil. Raid S. Paulo – Rio“, in: *O Estado de S. Paulo*, 02.05.1912, S. 2. Zu den Absturzursachen und Rettungsmaßnahmen vgl. „Edú Chaves em triumpho. Homenagens ao bravo aviador. Outras noticias“, in: [Unbekannte Zeitung, April / Mai 1912] (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158); „Aviação no Brasil. O vôo de S. Paulo ao Rio“, in: *Careta*, 18.05.1912, S. 18; Vol-Taire [Leal de Souza]: „Almanach das Glorias. Eduardo Chaves“, in: *Careta*, 19.04.1913, S. 11.

⁸²³ Die Gründe dafür können nur vermutet werden: vielleicht lag es an der unangekündigten Durchführung und der damit auch erst im Nachhinein einsetzenden Berichterstattung; vielleicht galt die Strecke aber auch seit seinem Flugversuch im Jahr 1912 so gut wie bezwungen. Zum Direktflug von 1914 vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 405. Chaves führte weitere nennenswerte Flüge zwischen brasilianischen Städten durch, so am 08.06.1913 zwischen São Paulo und der neben Santos gelegenen Küstenstadt Guarujá, vgl. ebd., S. 390. Am 26.05.1913 sollte er von São Paulo nach Campinas fliegen, musste den Flug wegen technischer Probleme jedoch unterwegs abbrechen, vgl. dazu unter anderem „Noticias do Interior. Campinas“, in: *O Estado de S. Paulo*, 25.05.1913, S. 9 und „Noticias Diversas“, in: *O Estado de S. Paulo*, 26.05.1913, S. 5. Für seine Flüge in Belo Horizonte (damals: „Bello Horizonte“) zwischen 17. und

hervorrief, die die neuen Anwendungsmöglichkeiten und Bedeutungshorizonte von Luftfahrt in den Fokus rückten und sich damit – wie im folgenden Kapitel an verschiedenen Aspekten aufgezeigt wird – auf ideale Weise mit in Brasilien vorherrschenden Raumvorstellungen und -visionen verbinden ließen.

Sowohl raumgeschichtliche Studien zur brasilianischen Luftfahrt als auch übergreifende oder theoretische Untersuchungen zum Verhältnis von Luftfahrt und Raum sind bisher rar gesät. Einzig Schriften von Kunstwissenschaftlern wie Christoph Asendorf zu der vom Fliegen oder Flugzeugen ausgelösten Raumrevolution in Kunst und Architektur der Moderne⁸²⁴, von Geografen wie Bernhard Jürgens und Anja Mayer oder dem Historiker Newton Marcos Leone Porto über die mittels der Luftfahrt konkret vollzogene Raumerschließung in Lateinamerika, Australien und Brasilien⁸²⁵ und von Kulturhistorikern wie Stephen Kern zu dem von zahlreichen technologischen Neuerungen, darunter auch dem Flugzeug, rund um die Jahrhundertwende in Europa und den USA ausgelösten Wandel in der Wahrnehmung und im Verständnis der Kategorien ‚Raum‘ und ‚Zeit‘⁸²⁶ liefern

22.12.1913 vgl. „Telegrammas. Estados. Minas“, in: O Estado de S. Paulo, 18.12.1913, S. 2; „Telegrammas. Bello Horizonte, 17“, in: Jornal do Commercio, 18.12.1913, S. 2; „Telegrammas. Bello Horizonte, 19“, in: Jornal do Commercio, 20.12.1913, S. 2 sowie „Telegrammas. Interior. Estados. Minas“, in: O Estado de S. Paulo, 22.12.1913, S. 1. Die hier behandelten Streckenflüge riefen innerhalb Brasiliens die größte Resonanz und für die hier verfolgte Fragestellung aufschlussreiche Antworten hervor und stehen daher im Fokus der Untersuchung. Zu einer weiteren Pionierleistung im kontinentalem Maßstab, der Luftverbindung der beiden südamerikanischen Hauptstädte Rio de Janeiro und Buenos Aires im Jahr 1920, siehe Kapitel 3.1.

⁸²⁴ ASENDORF: Super Constellation.

⁸²⁵ Die Dissertation des Geografen (und gleichzeitig studierten Historikers) Jürgens aus dem Jahr 1950 widmet sich der Erschließung „Südamerikas“ durch den Luftverkehr und ist gerade hinsichtlich Fragestellungen zu den räumlichen Dimensionen von Luftfahrt immer noch erkenntnisreich: BERNHARD JÜRGENS: *Die Erschliessung Südamerikas durch den Luftverkehr*, Dissertation, Kiel 1950. Die Geografin Mayer erforscht in ihrer Dissertation am Beispiel Australiens die Rolle von Luftfahrt in extrem dünn besiedelten Regionen: ANJA D. MAYER: *Verkehrsflughäfen und Luftverkehr in extrem dünn besiedelten Räumen. Das Beispiel Westaustralien*, Dissertation, Saarbrücken 2001 / 2002. Beide entbehren jedoch einer historischen Perspektive. Porto beschäftigt sich zwar als Historiker mit den Prozessen der Erschließung Brasiliens durch die Luftfahrt, bezieht sich jedoch auf den Zeitraum ab 1930 und damit eine andere Phase der Luftfahrtentwicklung, in der die Raumerschließung nicht mehr nur anvisiert, sondern nunmehr auch großflächig umgesetzt wurde: PORTO: *História do transporte aéreo. 1930-1960*, Dissertação (Mestrado), Goiânia, GO 2004.

⁸²⁶ KERN: *Culture of Time and Space*.

erste Anhaltspunkte für weitere, auf den vorliegenden Fall bezogene Überlegungen. Forschungsarbeiten zur brasilianischen oder lateinamerikanischen Luftfahrt, die Raum jedoch nicht nur – wie Jürgens und Porto – als geografischen Faktor, sondern darüber hinaus als historisch gewachsene soziale Konstruktion betrachten, liegen bisher noch nicht vor. Ebenso wenig ist die Figur Edu Chaves umfassend untersucht. Zwar existieren biografische Einführungen⁸²⁷, doch keine Studien, die sich mit den symbolischen Repräsentationen und Diskursen zu Chaves beschäftigen und danach fragen, wie Chaves zu einem Helden der Nation gemacht wurde und noch weniger, welche Rolle die Kategorie ‚Raum‘ in diesem Konstruktionsprozess spielte.⁸²⁸

Zahlreiche Historiker und Geografen haben bereits die Wirkmacht der Kategorie ‚Raum‘ für brasilianische Identitätskonzeptionen aufgezeigt.⁸²⁹ Doch auf welche Weise verbanden sich Vorstellungen von den räumlichen Dimensionen des Fliegens sowie Wahrnehmungen von Brasilien als Schauplatz der Luftfahrt mit diesen, bereits bestehenden oder zeitgleich aufkommenden, auf die Kategorie ‚Raum‘ rekurrierenden Identitäts- und Nationsentwürfen? Diese

⁸²⁷ Die aktuellste ist eine Publikation des INCAER: Clóvis de Athayde BOHRER: *Eduardo Pacheco e Chaves. Pioneiro e ás da aviação brasileira*. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), Rio de Janeiro 2014, online verfügbar unter http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_edu_chaves.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Im Standardwerk zur Luftfahrtgeschichte des gleichen Herausgebers finden sich auch diverse Hinweise auf Chaves' Leben und Wirken: INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 378-383, 390, 404 f., 430 und 470-481. Etwas älter ist Amadeu da Silveira SARAIVA: *Biografia do Piloto Aviador Edu Chaves. Veterano da Aviação Brasileira*. Fundação Santos Dumont, São Paulo 1970. Auch Werke zur Geschichte São Paulos berücksichtigen stellenweise Edu Chaves, so Nicolau SEVCENKO: *Orfeu extático na metrópole. São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*, São Paulo 1992, S. 79 ff. und 102 ff.

⁸²⁸ An dieser Stelle sei verwiesen auf einen (voraussichtlich in Kürze erscheinenden) Artikel, in dem ich Teilaspekte dieses Kapitels in komprimierter Form präsentiere: Leonie SCHUSTER: Empty Spaces, Aviation and the Brazilian Nation: The Metaphor of Conquest in Narratives about Edu Chaves' Cross-country Flights in 1912, in: Courtney J. Campbell / Allegra Giovine / Jennifer Keating (Hg.): *Empty Spaces: Confronting emptiness in national, cultural and urban history*, London [erscheint voraussichtlich 2018].

⁸²⁹ Unter anderem Lúcia Lippi OLIVEIRA: A conquista do espaço: sertão e fronteira no pensamento brasileiro, in: *História, Ciências, Saúde - Manguinhos* Bd. 5 / suplemento (1998), S. 195-215; Mônica VELLOSO: A brasilidade verde-amarela: nacionalismo e regionalismo paulista, in: *Revista Estudos Históricos* Bd. 6 / H. 11 (1993), S. 89-112; Sílvia Lopes RAIMUNDO: Terra conquistada. A pátria de alma bandeirante, in: *Terra Brasilis [Online]* H. 2 (2000), S. 1-11 und Sílvia Lopes RAIMUNDO: Bandeirantismo e identidade nacional. Representações geográficas no Museu Paulista, in: *Terra Brasilis [Online]* H. 6 (2004), S. 1-16.

Schlüsselfrage steht im Fokus des folgenden Kapitels, das sich den brasilianischen Antworten auf die ersten Flüge auf nationalem Territorium und insbesondere auf Chaves' fliegerische Unternehmungen widmet und aufzeigt, dass die sich darin spiegelnden Raumnarrative und -repräsentationen vor allem auf der Ebene der Nation Sinn erzeugten und insofern Luftfahrt(pioniere) über die Kategorie ‚Raum‘ mit nationaler Bedeutung versahen. Woran lassen sich diese räumlichen Konzeptionen ablesen, was besagen sie und auf welche Weise entfalten sie Wirkmacht? Inwiefern boten Chaves' Person und seine fliegerischen Unternehmungen eine ideale Projektionsfläche für diese Diskurse und welchen Platz nahmen andere innerhalb oder außerhalb Brasiliens tätige Flugakteure darin ein? Welche Rolle spielten weitere, etwa regionale, kontinentale oder universale Skalen der Bezugnahme? Inwieweit interagierte die Kategorie ‚Raum‘ mit dem – innerhalb heutiger Deutungshorizonte von Luftfahrt kaum wegzudenkenden und innerhalb raumbezogener Studien an Bedeutung gewinnenden⁸³⁰ – Faktor ‚Zeit‘?

Das Kapitel umfasst die Zeitspanne zwischen den ersten belegten ‚schwerer-als-Luft‘-Flügen auf brasilianischem Territorium zu Beginn des Jahres 1910, über Chaves' Pionierflüge im Jahr 1912 bis hin zu seinem Direktflug zwischen São Paulo und Rio de Janeiro im Jahr 1914. Dabei werden die Teilkapitel weniger nach chronologischen Kriterien untergliedert, sondern vielmehr nach unterschiedlichen Untersuchungsgegenständen und -materialien. Das erste Unterkapitel (2.1) geht – gewissermaßen einführend – der Frage nach, welchen Stellenwert der neue Schauplatz in der Vermittlung der ersten Luftfahrtereignisse auf nationalem Territorium einerseits und im Hinblick auf die nationale Heroisierung von Edu Chaves andererseits einnahm. Drei weitere Unterkapitel erschließen Schritt für Schritt die mit Chaves' Pionierflügen einhergehenden räumlichen Bedeutungszusammenhänge. Diese manifestieren sich an begrifflichen Zäsuren in der zeitgenössischen Beschreibung fliegerischer Ereignisse (2.2), an kartografischen Repräsentationen seiner Streckenflüge zwischen São Paulo und Rio de Janeiro

⁸³⁰ Für ein Plädoyer, in kultur- und sozialwissenschaftlichen Forschungen die oftmals als binär betrachteten Kategorien ‚Raum‘ und ‚Zeit‘ zu kombinieren und damit Prozesse und Akteure der ‚Verräumlichung von Zeit‘ und der ‚Verzeitlichung von Raum‘ zu berücksichtigen und für einen Überblick über die (noch in ihren Anfängen stehende) Raumzeitforschung vgl. das Dossier Sebastian DORSCH / Susanne RAU (Hg.): *Space/Time Practices and the Production of Space and Time. Historical Social Research. Historische Sozialforschung. Special Issue* Bd. 38 / H. 3 (2013) und insbesondere die Einleitung DORSCH: *Space/Time Practices. Introduction.*

(2.3) sowie an Karikaturen und anderen Darstellungen des brasilianischen Naturraums (2.4). Die Teilergebnisse werden im folgenden Unterkapitel (2.5) zusammengeführt, das sich der überaus präsenten Metapher von Chaves als ‚bandeirante‘ der Lüfte, einer zeitgleich mythologisierten Figur der inneren Kolonisation Brasiliens, samt ihrer vielfältigen räumlichen Bezugsebenen widmet. Abschließend stehen die besonderen Bedingungen im Fokus, mit denen Chaves nach Aussage seiner Zeitgenossen am Schauplatz Brasilien konfrontiert war, um zu zeigen, wie Chaves über den Vergleich mit ‚dem Anderen‘ zum Helden erhoben werden konnte (2.6). All diese Teilaspekte untermauern die These, dass mit Chaves und seinen fliegerischen Unternehmungen eine neue Phase der brasilianischen Luftfahrt, aber auch in der Vermittlung ihrer Bedeutungshorizonte einsetzte, die die räumlichen Dimensionen von Luftfahrt und insbesondere von Chaves’ Streckenflügen in den Mittelpunkt rückte.

2.1 DER NEUE FLUGSCHAUPLATZ ZWISCHEN FORTSCHRITTSVERHEIBUNGEN UND VORBEHALTEN

Bild- und Textantworten auf Santos-Dumonts Heimatbesuch haben gezeigt, dass bereits um 1903 Visionen von Santos-Dumonts ‚modernen‘ Luftschiffen ‚in heimischen Lüften‘ und vor der Kulisse des Zuckerhutes die brasilianischen Gemüter bewegten, zunächst aber unerfüllt blieben.⁸³¹ Santos-Dumont flog zeit seines Lebens nicht in Brasilien und trotz eines 1903 ausgerufenen Wettbewerbes sollten erst um 1910 die ersten Flugzeuge am brasilianischen Himmel zu sehen sein. Wie wurde der lang ersehnte Einzug der ‚modernen‘ Luftfahrt auf nationalem Territorium in der brasilianischen Presse vermittelt und welchen Stellenwert nahmen der neue Ort des Geschehens und vorherrschende Vorstellungen von diesem in den Deutungen ein? Diese Fragen stehen zunächst im Vordergrund, um im zweiten Schritt den Zusammenhang zwischen dem neuen Schauplatz und der nationalen Heroisierung von Edu Chaves genauer zu fassen.

Brasilien als Schauplatz der Moderne

Der wohl erste Flug eines ‚schwerer-als-Luft‘-Apparates in Brasilien wurde von Dimitri Sensaud de Lavaud, einem schon einige Jahre in Brasilien lebenden Franzosen, in den Morgenstunden des 07.01.1910 in Osasco vor den Toren São

⁸³¹ Vgl. dazu Unterkapitel 1.4, insbesondere Fußnote 689.

Paulos umgesetzt.⁸³² Dieser etwas mehr als sechs Sekunden dauernde Flug über 103 Meter mit einer Flughöhe, die zwischen zwei und vier Metern schwankte, erzielte weniger über seine flugtechnische Leistung Bedeutung – der französische Flieger Hubert Latham erreichte am selben Tag eine Höhe von 1000 Metern und Santos-Dumont hatte bereits im November 1906 in Frankreich eine Strecke von über 220 Metern zurückgelegt.⁸³³ Vielmehr zählte der lokale Bezug. So brach Sensaud de Lavaud keinerlei technischen, dafür aber den „‘Rekord‘ des ersten südamerikanischen Fluges“⁸³⁴, wie *O Estado de S. Paulo* urteilte. Darüber hinaus

⁸³² Eine umfassende Monografie zu diesem Ereignis, dem Akteur und dem Ort des Geschehens, die auch mehrere reproduzierte und transkribierte Quellen umfasst, sich aber an ein nicht-akademisches Publikum richtet, liegt vor mit ALEXANDRIA / NOGUEIRA: 1910. *O Primeiro Voo*. Umfangreiches Quellenmaterial zu diesem Ereignis findet sich gebündelt im Archivbereich des *Museu Municipal de Osasco Dimitri Sensaud de Lavaud* in Osasco, SP. Zur binationalen Herkunft, zum transnationalen Lebenslauf, zu Sensaud de Lavauds Selbstverständnis als Franzose und seiner Naturalisierung als Brasilianer im Jahr 1916 vgl. ebd., S. 37 ff. und 100; Mauro Vicente SALES: *Campo dos Afonsos: Primórdios da aviação* (1912-1918), in: Universidade da Força Aérea / Centro de Memória do Ensino (Hg.): *Campo dos Afonsos: 100 Anos de História da Aviação Brasileira*, Rio de Janeiro 2012, S. 30-43, hier S. 43 (Fußnote 2); Roberto Pereira de ANDRADE: *A construção aeronáutica no Brasil. 1910/1976*, São Paulo 1976, S. 20; Salvador Roberto MARTÍNEZ: *O primeiro voo no Brasil e na América Latina*, in: *Ideias em Destaque* H. 39 (2012), S. 101-116, hier S. 104. In ihrem Artikel stellt Tânia Aparecida de Souza VICENTE das Primat dieses Fluges in Frage und zeigt auf, wie ungesichert das Wissen um den ‚ersten‘ Flug in Brasilien ist, da bereits in brasilianischen Zeitungen von 1909 Hinweise auf Flugversuche in Rio de Janeiro zu finden sind, vgl. Tânia Aparecida de Souza VICENTE: *O Campo dos Afonsos e o Amanhecer da Aviação no Rio de Janeiro: análise dos artigos na Revista Careta 1911-1914*, in: *Revista da UNIFA* Bd. 25 / H. 31 (2012), S. 92-100, hier S. 94 f. Zur Schwierigkeit, die Anfänge der Luftfahrt in Rio de Janeiro zu rekonstruieren vgl. weiterhin Tânia Aparecida de Souza VICENTE: *O nascimento da aviação no Rio de Janeiro e o Campo dos Afonsos - uma nova paisagem para a aviação (1910-1914)*, in: Universidade da Força Aérea / Centro de Memória do Ensino (Hg.): *Campo dos Afonsos*, S. 44-72, hier S. 46. In jedem Fall handelt es sich bei dem Flug in Osasco um den ersten, der umfassend rezipiert wurde und der damit als belegt gilt.

⁸³³ Vgl. ALEXANDRIA / NOGUEIRA: 1910. *O Primeiro Voo*, S. 76 und 80 ff. und Niels KLUBMANN / Arnim MALIK (Hg.): *Lexikon der Luftfahrt*, 2., aktualisierte und erw. Auflage, Berlin / Heidelberg 2007, S. 379. Um 1910 waren in Europa Flugstrecken von über 100 km und eine Flugdauer von mehreren Stunden Realität, vgl. ebd.

⁸³⁴ Im Original: „‘record‘ do primeiro vôo sul-americano“, vgl. „A aviação em S. Paulo“, in: *O Estado de S. Paulo*, 08.01.1910, S. 7. Derselbe Artikel beschwört diesen Flug auch an anderer Stelle als den ersten „innerhalb Südamerikas“ (im Original: „na América do Sul“). Dies dürfte allerdings mehr als Ausdruck der damaligen Einschätzung der eigenen Fortschrittlichkeit sowie des Wunsches nach einer Vorreiterrolle auf dem Kontinent denn als gesichertes Wissen über eine tatsächliche Pioniertat gedeutet werden. Ungeachtet des lückenhaften Wissens um die ersten Flugzeugflüge, geht dieser Flug bis heute in vielen Werken der Sekundärliteratur als

handelte sich um ein mit vor Ort zur Verfügung stehenden Materialien im Land konzipiertes und konstruiertes, sprich ein nicht-importiertes Fluggerät. Die Bedeutung der heimischen oder auch ‚nationalen‘ Konstruktion spiegelte sich nicht zuletzt in den technischen Zeichnungen des Flugzeuges, die als Abbildungen desselben Zeitungsartikels erschienen.⁸³⁵

Fliegen war in Europa und Nordamerika bereits Realität und im primären nationalen Interesse Brasiliens stand zu diesem Zeitpunkt offenbar weniger die Perfektionierung der Technologie und ihrer Anwendung als vielmehr, dass die ‚Errungenschaft der Moderne‘ endlich den brasilianischen Boden – und bestenfalls den brasilianischen Himmel, die berühmten „nie zuvor befahrenden Lüfte von Brasilien“ („nunca d’antes navegados ares do Brasil“)⁸³⁶ – erreichen würde.⁸³⁷ Die Erfüllung dieser Vision ließ sich nicht nur am Namen des Flugzeuges – „São Paulo“ –, sondern vor allem auch in den Überschriften zur

‚erster Flug in Latein- / Ibero- oder auch Südamerika‘ ein, so in ALEXANDRIA / NOGUEIRA: 1910. O Primeiro Voo, S. 73; Marco Aurélio de MATTOS: *Dimitri Sensaud de Lavaud. O Primeiro Voo no Brasil e na América Latina*. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), Rio de Janeiro 2013, online verfügbar unter http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_dimitri.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 7; RODRIGUES: Dimitri Sensaud de Lavaud (Überschrift); INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 367; ANDRADE: Construção aeronáutica, S. 18; MARTÍNEZ: Primeiro voo, S. 112. Gemäß Hagedorns Angaben fanden die ersten (gut dokumentierten) Flugzeugflüge in anderen lateinamerikanischen Nationen ab dem 08.01.1910 und damit später statt, vgl. HAGEDORN: *Conquistadors of the Sky*, S. 32-93. Zu Argentinien vgl. außerdem MARTÍNEZ: Primeiro voo, S. 115.

⁸³⁵ Vgl. „A aviação em S. Paulo“, in: O Estado de S. Paulo, 08.01.1910, S. 7. Zudem wurde die Maschine wenige Tage später im *Polytheama*-Kino in São Paulo ausgestellt, vgl. ANDRADE: Construção aeronáutica, S. 18. Zur Blériot-Flugmaschine als Modell und diversen Modifikationen und Innovationen der Konstruktion von Sensaud de Lavaud sowie zu den verwendeten „brasilianischen Materialien“ vgl. ebd., S. 17 und MARTÍNEZ: Primeiro voo, S. 108-111. Dieses erstmalig in Brasilien entworfene und konstruierte Fluggerät wird gerne als Ursprung der nationalen Flugzeugindustrie gedeutet, so bei ALEXANDRIA / NOGUEIRA: 1910. O Primeiro Voo, S. 15. Barros dagegen betont die fehlenden Investitionen von staatlicher Seite und die wenig inspirierende wissenschaftliche Umgebung, die verhindert hätten, dass Brasilien den Status als „Land der Prototypen“ überwunden habe (Begriff im Original: „pays des prototypes“, vgl. Roberto Pereira de ANDRADE: *Enciclopédia de aviões brasileiros*, São Paulo 1997, S. 9, zitiert nach BARROS: *Desafio de voar*, S. 200).

⁸³⁶ „A aviação no Brasil – Gastão de Almeida e o seu aeroplano“, in: *Careta*, 09.10.1909, S. 30.

⁸³⁷ Das erfolgreiche Abheben der Flugzeuge vom Grund war zu Beginn keineswegs eine Selbstverständlichkeit. Die Enttäuschung über den Misserfolg der ersten angekündigten Flugvorführungen in Rio de Janeiro manifestiert sich in der zynischen Überschrift „Aviação na Areia“ (dt. „Luftfahrt im Sand“). Statt wie erhofft in der Luft bewegten sich die Flugzeuge

Berichterstattung zu Lavauds Flug ablesen, die größtenteils „Die Luftfahrt in S. Paulo“⁸³⁸ lauteten und damit die Sensation des Fliegens vor Ort betonten. Analog dazu kündeten die Schlagzeilen „Luftfahrt in Rio (de Janeiro)“⁸³⁹ und auch „Die Luftfahrt in Brasilien“⁸⁴⁰ von der Ankunft der Luftfahrt in der Hauptstadt, die wohl spätestens ein Jahr darauf, am 29.01.1911, mit den Flügen des Italieners Germano Ruggerone vor einem großen Publikum im lokalen *Hipódromo*⁸⁴¹ erfolgt war.⁸⁴²

mehrmals hintereinander lediglich auf dem Boden beziehungsweise auf dem Sand. Vgl. „Aviação na Areia“, in: *Careta*, 31.12.1910, S. 7 und „Aviação na Areia“, in: *Careta*, 07.01.1911, S. 30.

⁸³⁸ Im Original: „A aviação em S. Paulo“, vgl. entsprechend „A aviação em S. Paulo“, in: *O Estado de S. Paulo*, 08.01.1910, S. 7 und „A aviação em S. Paulo“, in: *Correio Paulistano*, 08.01.1910, S. 2. Bereits 1909 wurde der zu diesem Zeitpunkt noch bevorstehende Flugversuch mit derselben Überschrift angekündigt, vgl. „A aviação em S. Paulo“, in: *O Estado de S. Paulo*, 10.10.1909, S. 5. Die weitreichendste Berichterstattung zu Sensaud de Lavaud erfolgte in diesen beiden Zeitungen. Alle in dieser Fußnote genannten Artikel finden sich reproduziert und die beiden ersten auch transkribiert in ALEXANDRIA / NOGUEIRA: 1910. *O Primeiro Voo*, S. 80-83, 84 ff. und 70 f.

⁸³⁹ Vgl. die unter anderem die folgenden Überschriften: „Aviação no Rio [...]“, in: *O Malho*, 04.02.1911, S. 15 sowie „Aviação no Rio de Janeiro“, in: *O Malho*, 27.01.1912, S. 51 und *O Malho*, 04.02.1911, S. 13.

⁸⁴⁰ Im Original: „A aviação no Brasil“. Bereits 1909 meldete diese Überschrift das Vorhaben eines ersten Fluges in Brasilien durch Gastão de Almeida (dessen Durchführung nicht belegt ist), vgl. *Careta*, 09.10.1909, S. 30. Zwei Jahre darauf wurden in derselben Zeitschrift Artikel über tatsächlich stattgefundene Flugereignisse in Rio de Janeiro ebenfalls mit dieser Überschrift versehen, vgl. *Careta*, 11.02.1911, S. 20.

⁸⁴¹ Da es anfangs noch keine eigens für die Luftfahrt eingerichteten Flugfelder oder -plätze gab, fanden die ersten Flüge in Brasilien alternativ auf unterschiedlichen städtischen Flächen mit ebenem Terrain und ca. 100-300 Meter Länge statt. Dabei handelte es sich um Pferderennbahnen (so der *Prado* oder *Hipódromo da Mooca* in São Paulo und der *Jockey Club* (ehemals *Prado Fluminense*) und *Derby Club* von Rio de Janeiro), Radrennbahnen (so das *Velodromo* von São Paulo) und schließlich lokale Freizeitflächen, die als Treffpunkte der am Sport interessierten Eliten fungierten (wie der *Parque Antártica* in São Paulo und das *Campo de São Cristovão* in Rio de Janeiro). Erst mit der Einrichtung nationaler Flugschulen ab 1912 wurden Flugfelder sui generis eingerichtet, z. B. das bis heute als militärischer Flugplatz genutzte *Campo dos Afonsos*. Vgl. VICENTE: *Campo dos Afonsos*, S. 96; INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 365 f.; SALES: *Campo dos Afonsos*, S. 35; SALES: *Escola Brasileira de Aviação*, S. 8 sowie COSTA: *Síntese cronológica*, S. 180 f.

⁸⁴² Der nur in einer Nachricht erwähnte Flug Gastão de Almeidas über Rio de Janeiro Guanabara-Bucht am 24.01.1910 gilt dagegen als nicht gesichert. Zum Beginn der Luftfahrt in Rio de Janeiro vgl. VICENTE: *Nascimento da aviação*, S. 48 und VICENTE: *Campo dos Afonsos*, S. 94.

Bereits mit den ersten Flugvorbereitungen wurde der neue Schauplatz in Zukunftsvorhersagen heraufbeschworen. So sieht ein Autor der Zeitschrift *Careta* im Jahr 1909 den brasilianischen *sportsman* Gastão de Almeida schon

„pairar por sobre as aguas da soberba Guanabara, viajando entre o Pão d’Assucar e o Corcovado, com escalas pelo Bico do Papagaio e o Dedo de Deus passando sobre a Avenida Beira Mar, rasando [sic] os altos edificios da Avenida Central até as Obras do Porto, assombrando as apavoradas gentes do Catumby e Morro do Pinto, grimpando no seu fantastico passaro mecanico.“⁸⁴³

Der Journalist rief nicht nur Rio de Janeiros unverwechselbare Stadtgeografie, die majestätische Kulisse aus Buchten und in die Höhe strebenden Gipfeln, sondern vor allem auch die im Zuge der Stadtreformen entstandenen Wahrzeichen der Moderne wie die neu erbauten hohen Gebäude der *Avenida Central* und die Hafenkais vor dem inneren Auge des Lesers hervor. Diese bildeten ein passendes Szenario für den bald zu erwartenden, die ‚Moderne‘ auch in Brasilien ankündigenden „mechanischen Vogel“.⁸⁴⁴ Entsprechend stand dann die tatsächliche Ankunft des Flugzeugs in Brasilien für einen weiteren Schritt der Nation in Richtung ‚Fortschritt‘. So präsentierte ein Artikel die ersten Flugzeugflüge des Italieners Ruggerone in São Paulo als „heldenhafte Versuche auf dem Wege zum Fortschritt“⁸⁴⁵. Basierend auf dem vorherrschenden Fortschrittsparadigma verbanden sich also Visionen von Brasilien als einem der ‚Moderne‘ zugewandten Land mit der Vorstellung von der Luftfahrttechnologie als einer Art Fortschrittsbringer und -symbol zu zwei Seiten einer Medaille, die die Bedeutung von Luftfahrt am Schauplatz Brasilien zu beschreiben vermag.

⁸⁴³ „A aviação no Brasil – Gastão de Almeida e o seu aeroplano“, in: *Careta*, 09.10.1909, S. 30.

⁸⁴⁴ Zwischen 1904 und 1907 unterzogen der Staatspräsident Rodrigues Alves und der Bürgermeister Pereira Passos die Hauptstadt Rio de Janeiro einer umfangreichen urbanistischen Reform in Anlehnung an das von Baron Hausmann vollführte Pariser Modell und im Gleichgang mit anderen lateinamerikanischen Metropolen wie Buenos Aires oder Mexiko-Stadt. Die Modernisierungsmaßnahmen umfassten die Eröffnung großer Straßenzüge samt repräsentativer Gebäude und Beleuchtungssystem im ‚europäischen Stil‘, allen voran die *Avenida Central*, den Aufbau eines modernen Kanalisationssystems, den Bau von Tunneln und schließlich Hafenkais. Vgl. Nestor Goulart REIS FILHO: *Urbanização e modernidade: entre o passado e o futuro* (1808-1945), in: Mota (Hg.): *Viagem Incompleta*, S. 83-118, hier S. 103 ff.; BENCHIMOL: *Pereira Passos*, S. 204-234. sowie SKIDMORE: *Brazil*, S. 76 f.

⁸⁴⁵ Im Original: „tentativas heroicas em demanda do progresso“, vgl. „Aviação em S. Paulo“, in: *A Vida Moderna*, 10.01.1911, o. S.

Edu Chaves als brasilianischer Flieger am heimischen Schauplatz

Auch wenn also mit den ersten Flügen in Brasilien – und dies hieß zunächst vor allem in den urbanen Zentren São Paulo und Rio de Janeiro⁸⁴⁶ – die mit Luftfahrt verknüpften nationalen Sehnsüchte buchstäblich näher rückten, so zeichnete die zeitgenössische Presse weder den in Brasilien residierenden Sensaud de Lavaud noch den *carioca*⁸⁴⁷ Gastão de Almeida, dem am 19.01.1910 und damit wenige Tage nach Sensaud de Lavaud ein Flug im *Hipódromo da Mooca*, São Paulo, gelungen war⁸⁴⁸, oder einen der vielen weiteren Flugakteure, die sich von da an in Brasilien tummelten, als nationale Heldenfiguren. Erst mit Edu Chaves, und damit im Jahr 1912, sollte erstmalig ein Fluggpionier für seine am Schauplatz Brasilien vollbrachten Leistungen einen Platz im ‚nationalen Pantheon‘ erhalten. Ursächliche Erklärungen dafür werden sich im Verlauf des zweiten Kapitels schrittweise erschließen.

Die Chaves und seinen Flügen zugeschriebene nationale Relevanz offenbart sich auf den ersten Blick auf einer aufwendig gestalteten Einladung zu einem „großen Galaabend als Hommage an den gepriesenen Flieger E. Chaves“, der

⁸⁴⁶ Die ersten Flüge konzentrierten sich auf diese Städte und deren Einzugsgebiete. Im Laufe von Monaten, manchmal aber auch erst Jahren, bekamen weitere große Städte des Landes Flugzeuge zu Gesicht. Für das Jahr 1911 sind Flüge am Strand von Santos, in Campinas und in verschiedenen Städten in Rio Grande do Sul belegt; für 1912 Flüge in Petrópolis; für 1913 Flüge im Bundesstaat Bahia, in Belém, von Recife nach Olinda, über das Amazonasbecken nahe Manaus sowie Flugdemonstrationen in Pernambuco und Bahia; für 1914 Flüge in Curitiba und anderen südbrasilianischen Städten. Dabei korrelierte in den ersten Jahren die Wahrscheinlichkeit von Flugvorführungen mit der vorhandenen Verkehrsanbindung der Orte, mussten die Fluggeräte doch aufgrund der weiten Entfernungen und der noch geringen Flugreichweite zunächst per Schiff oder Zug transportiert werden. Nicht nur die Aktivität des Fliegens, sondern auch das unmittelbare Erleben der faszinierenden Fluggeräte vom Boden aus, war zunächst also auf wenige, meist städtische Zentren des Landes mit dem Nabel im Südosten des Landes beschränkt. Abgelegene oder nicht-urbane Regionen kamen mit den neuen Flugapparaten – wenn überhaupt – lediglich über die mediale Berichterstattung oder Erzählungen in Berührung. Vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 372, 374, 376, 386 und 423; Jean-Pierre BLAY: *Roland Garros no Rio de Janeiro em 1912: garoto propaganda da indústria francesa*, Rio de Janeiro 2012, online verfügbar unter <https://www.unifa.aer.mil.br/seminariohistoriadaaviacao/?p=artigos>, zuletzt aufgerufen am 01.11.2016, S. 8; HAGEDORN: *Conquistadors of the Sky*, S. 45 sowie diverse Angaben in der zeitgenössischen Presse.

⁸⁴⁷ Bezeichnung für die alteingesessenen Bewohner Rio de Janeiros, vgl. auch Glossar in BURNS: *History of Brazil*, S. 513.

⁸⁴⁸ Vgl. VICENTE: *Campo dos Afonsos*, S. 94.

infolge seines Fluges von São Paulo in Richtung Rio de Janeiro im *Theatro Casino* stattfinden sollte (Abbildung 25).⁸⁴⁹



Abbildung 25: „Theatro Casino, 8 de Maio - 1912, Grande Soirée de Gala em Homenagem do Glorificado Aviador Brasileiro E. Chaves“. *Fundação Santos Dumont* (Album Nr. 3.158).

Lorbeerzweige und eine brasilianische Flagge umranden das Medaillon mit Chaves' fotografischem Abbild. Das Ensemble bildet den Vordergrund zu einer Landschaft, die wiederum von einem Flugzeug überflogen wird. Die Illustration evozierte insofern den mit Chaves und seinen Flügen verbundenen nationalen Ruhm. Analog zu dem auf dieser Ankündigung „gepriesenen brasilianischen Flieger“ fanden sich weitere patriotische Ehrentitel in der Berichterstattung⁸⁵⁰, in

⁸⁴⁹ „Theatro Casino, 8 de Maio - 1912, Grande Soirée de Gala em Homenagem do Glorificado Aviador Brasileiro E. Chaves“, verfügbar in der Sammlung der *Fundação Santos Dumont* (Album Nr. 3.158).

⁸⁵⁰ Vgl. exemplarisch: „glorioso aviador brasileiro“, in: *Ilustração Paulista*, 11.05.1912, o. S. [Titelseite]; für „nosso glorioso patricio“ vgl. „Eduardo Chaves em S. Paulo“ und „O aviador

Glückwunschschriften⁸⁵¹ und anderen Zeugnissen. Wie er zur ruhmreichen nationalen Figur, wurde auch sein Flug zwischen São Paulo und Rio de Janeiro zum „patriotischen Unternehmen“ erhoben: „Aqui como é natural, [o vô] encheu de entusiasmo todas as almas que sonham com uma patria grande“.⁸⁵²

Damit war Edu Chaves der erste brasilianische Flieger, der nach Santos-Dumont den Status eines nationalen Helden erreichen sollte. Entsprechend verkündete *O Paiz* nach seinem erfolgreichen Flug von Santos nach São Paulo: „Póde se dizer que, desde estas ultimas 24 horas, ao nome de [Santos-] Dumont o Brazil póde reunir o de um outro nosso compatriota, Eduardo Chaves“⁸⁵³. Es verwundert also angesichts des Mangels an anderen Referenzfiguren, an die angeknüpft werden könnte, zunächst kaum, dass Chaves gelegentlich in Nachfolge der Erfinderhelden der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts, vor allem Bartolomeu de Gusmão und Alberto Santos-Dumont, gesehen wurde.⁸⁵⁴ So schloss ein Glückwunschtelegramm mit dem Verweis auf den „glorreichen Namen der Heimat von Gusmão“, den Edu Chaves dem Himmel einschreibe.⁸⁵⁵ Auf denselben Wegbereiter berief sich die *Gazeta de Noticias*, wenn sie Chaves im Interview als „Bartholomeu de Gusmão des 20. Jahrhunderts“⁸⁵⁶ begrüßte. Wie zu erwarten, fehlte auch Santos-Dumont nicht in den Kontinuitätslinien, in die Chaves eingereiht wurde. Das offenbart sich im Gedicht „Conquista do Espaço“ (dt. „Eroberung des Luftraums“), das von seinem Autoren, dem Journalisten

paulista“, beide in: *Ilustração Paulista*, [11.05.1912?], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158); für „intrepido e glorioso aviador brasileiro“ vgl. „Edu Chaves. O intrepido e glorioso aviador brasileiro. Homenagem do ‚Album Ilustrado‘“, in: *Album Ilustrado*, 16.05.1912, Titelseite.

⁸⁵¹ Vgl. exemplarisch: „intrepido heroe aviacao [sic] brasileira“, in: Telegramm der Stadt „Guaratingueta“ an „Edu Chaves Succursal Estado Rio“, gestempelt am 30.04.1912 (*Fundação Santos Dumont*, Umschlag Nr. 13: „Telegramas de felicitações a Edu Chaves“).

⁸⁵² Im Original: „patriotico emprehendimento“. Beide Zitate aus: „A aviação no Brasil. Raid S. Paulo – Rio“, in: *O Estado de S. Paulo*, 07.05.1912, S. 2.

⁸⁵³ „Um raid de aviação em S. Paulo“, in: *O Paiz*, 11.03.1912, S. 3.

⁸⁵⁴ Warum Augusto Severo wenig Raum in diesen Kontinuitätslinien einnehmen sollte, erschließt sich in Kapitel 2.5.

⁸⁵⁵ Im Original: „glorioso nome [da] terra [de] Gusmão“, vgl. Telegramm der Stadt „Guaratingueta“ (wo Chaves auf der Flugroute São Paulo - Rio de Janeiro zum Tanken zwischenlandete) an „Edu Chaves Succursal Estado Rio“, gestempelt am 30.04.1912 (*Fundação Santos Dumont*, Umschlag Nr. 13: „Telegramas de felicitações a Edu Chaves“).

⁸⁵⁶ Im Original: „Bravos, o Bartholomeu de Gusmão do seculo XXI“, vgl. „Edu Chaves em triumpho. Homenagens ao bravo aviador. Outras noticias“, in: [Unbekannte Zeitung, April / Mai 1912], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

Dr. Eduardo Machado, bei einem vom *Centro dos Chronistas Sportivos* ausgerichteten Mittagessens zu Ehren Edu Chaves' rezitiert und anschließend in der *Gazeta de Noticias* reproduziert wurde. Es zählte die ‚Väter‘ der Luftfahrt und ihre Visionen und Verdienste in chronologischer Reihenfolge auf. An die von Bartolomeu de Gusmões erträumte und von Santos-Dumonts vollführte Bezwingung des Luftraumes anschließend trat Edu Chaves auf die poetische Bildfläche, der „mit Kondorflügeln“ ausgestattet bis „zu den Sternen“ gelange.⁸⁵⁷

Auch wenn also Chaves gemäß der Deutung in diesem Gedicht, das offenbar (wenngleich auf nicht besonders überzeugende Weise) eine Kontinuitätslinie herzustellen versuchte, an Ruhm, Träume und Verdienste der frühen Erfinderhelden anknüpfte, unterschied er sich zugleich in einem wesentlichen Punkt von seinen Vorgängern, denn in deutlichem Kontrast zu diesen wurde er überwiegend für seine am brasilianischen Schauplatz vollbrachten fliegerischen Errungenschaften geehrt. Diese Singularität blieb auch in der Presse nicht unkommentiert: „Edu ficará na escassa história da aviação brasileira praticada no Brasil inconfundivelmente marcado com o seu feito espantoso“⁸⁵⁸. Als angeblich „erster Brasilianer, der in seinem Land flog,“⁸⁵⁹ hob er sich nicht nur von der Mehrheit der seinerzeit in Brasilien agierenden Flieger ab, die – mit Ausnahme des Brasilianers Gastão de Almeida und einiger unbekannter Fluganwärter – vorwiegend aus Europa und den USA stammten⁸⁶⁰, sondern zugleich von den frühen brasilianischen Luftfahrtpionieren, die sich vor allem mit Flugaktivitäten außerhalb Brasiliens hervorgetan hatten. Entsprechend – wenngleich ziemlich

⁸⁵⁷ Im Original: „Bartholomeu Gusmão foi o primeiro / A sonhar a conquista da amplidão / Numa ancia de viver em seu regaço / Depois, Santos Dumont ao mundo inteiro / Maravilhou, mostrando o coração / Da nossa patria a dominar o espaço / Inda é vivo o valor dos bandeirantes / Que toma agora as azas de um condor / Chegando aos astros, espantando as aves! / Heroicos sempre, como foram dantes / Mais uma vez revelam seu valor / Na audacia’ [sic] condoreira de Edu’ Chaves!“, vgl. Eduardo Machado: „Conquista do Espaço“, reproduziert in „O Centro dos Chronistas Sportivos, offereceu, hontem, um almoço a Edu Chaves“, in: *Gazeta de Noticias*, 06.05.1912, S. 2. Ich komme in Kapitel 2.5 auf das Gedicht und seine vielfältigen Bezüge zurück.

⁸⁵⁸ Oscar Lopes: „A Semana“, in: *O Paiz*, 05.05.1912, S. 1.

⁸⁵⁹ Im Original: „primeiro brasileiro que vôou no seu paiz“, vgl. „Noticias diversas. A aviação em S. Paulo. Uma idéia que merece o apoio do publico, tornando-se realidade eloquente“, in: *O Estado de S. Paulo*, 20.06.1913, S. 7.

⁸⁶⁰ Die bekanntesten Akteure kamen aus Italien, Deutschland, Portugal, Frankreich, den USA und sogar Paraguay. Zu ihnen und ihren Flugaktivitäten vgl. VICENTE: *Campo dos Afonsos*, S. 94-98 und INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 368 ff., 374, 376 f., 389 f.

verkürzt⁸⁶¹ – präsentierte ihn die brasilianische Berichterstattung insbesondere nach seinen ersten Flügen in Santos am 08.03.1912 und von dort nach São Paulo am 09.03.1912 des Öfteren als „erster brasilianischer Flieger“⁸⁶². Die Brasilianität des Fliegers und das nationale Territorium als neuer Schauplatz wurden somit zu Kriterien für eine von den Zeitgenossen – und nicht zuletzt von Chaves selbst⁸⁶³ – wahrgenommene und artikulierte Zäsur in der brasilianischen Luftfahrtgeschichte, die sich bis heute in Artikeln über Edu Chaves hartnäckig hält.⁸⁶⁴

⁸⁶¹ Es handelt sich insofern um eine Verkürzung, als damit den in Europa tätigen brasilianischen Flugpionieren ihre Brasilianität gewissermaßen abgesprochen wurde und zudem die – freilich flugtechnisch vergleichsweise weniger herausstechenden – Aktivitäten brasilianischer Akteure wie Gastão de Almeida sowie diverser anderer brasilianischer Autodidakten und Fluganwärter, die sich vor Chaves’ Pionierflügen in der Fliegerei versucht hatten (und dabei allenfalls traurige Berühmtheit erlangten – so der *paulista* Alaor Teles de Queiroz, der bei seinem Flugversuch am 03.06.1911 auf dem *Prado da Mooca* abstürzte), ausgeblendet bleiben. Zu diesen und weiteren gescheiterten brasilianischen Flugenthusiasten, etwa Juventino Avignon und Sylvio Penteado, vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 365, 368 und 370.

⁸⁶² Im Original: „primeiro aviador brasileiro“. Unter anderem belegt für „Um novo raid de Edú Chaves“, in: *A Tribuna*, 09.03.1912; Kurznachricht „Edu Chaves“, in: [Unbekannte Zeitung, 1912?], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158). Innerhalb der Berichterstattung zu seinem Flug zwischen Rio de Janeiro und Buenos Aires zudem belegt in „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires“, in: *O Estado de S. Paulo*, 29.12.1920, S. 4.

⁸⁶³ In einem der von Edu Chaves eigenhändig zusammengestellten, beschrifteten und kommentierten Alben mit Presseauschnitten und Fotos zu seinen Flugaktivitäten, finden sich an zwei Stellen zum präsentierten Material über seinen Flug in Santos am 08.03.1912 die folgenden handschriftlichen Kommentare: „8 de março de 1912. 1º vôo por piloto brasileiro em céus do Brasil“ (zum Ausschnitt „A Aviação em Santos“, in: [A Fita, 1912]) und „Meu 1º vôo em Santos a 8-3-1912. Foi o 1º vôo realizado no Brasil por um piloto brasileiro“ (zum Ausschnitt „Um grande aviador brasileiro“, in: *O Malho*, 06.04.1912, S. 5, beide im Album Nr. 3.158 aus der Sammlung der *Fundação Santos Dumont*). Aus dem voranstehenden Satz „Meu 1º vôo em Santos a 8-3-1912“ geht die Identität des Kommentators eindeutig hervor.

⁸⁶⁴ Der Titel eines Zeitungsartikels, der 1946 anlässlich eines Mittagessens für Edu Chaves erschien, lautet: „Edu Chaves, o primeiro aviador brasileiro que singrou os nossos céus“, vermutlich aus *A Gazeta*, 28.11.1946, o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158); später datierte, im Internet, aber auch als Druckerzeugnis veröffentlichte Texte folgen dieser Perspektive, vgl. beispielsweise: „tornando-se igualmente o primeiro aviador brasileiro a voar nos céus do nosso país“, in: J. MUNIZ JR.: *Um vôo pioneiro*, [Santos, SP] [1981], online verfügbar unter <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0058f.htm>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018; weiterer Beleg: „Edu Chaves foi o primeiro brasileiro a cruzar os céus do Brasil, na praia de Santos“ und „o primeiro piloto brasileiro a conquistar os céus do Brasil“, in: Robson RODRIGUES: Um herói esquecido, in: *Revista Leituras da História* H. 54 (2012), ohne Seitenangabe.

Die Schattenseiten des Fliegens am nationalen Schauplatz

Chaves als Brasilianer flog also nicht mehr nur zu Ehren Brasilien(s) – wie das an den Diskursen zu Severo und Santos-Dumont ablesbar war –, sondern zusätzlich auch noch in Brasilien. Anders als bei den Luftfahrtpionieren der ersten Generation konnten insofern Frankreich oder andere als ‚fortschrittlich‘ geltende Länder weder als Bühne inszeniert werden, auf der brasilianische Akteure ihren Beitrag zur ‚universalen Herausforderung‘ des Fliegens zur Schau stellten, noch als beglaubigende Instanz herhalten, um das internationale Ansehen brasilianischer Akteure zu unterstreichen. Damit traten bisher dominierende Muster der nationalen Bedeutungskonstruktion zwangsläufig in den Hintergrund. Wie wurde diese neue Konstellation eines nationalen Akteurs, der nun nicht mehr vornehmlich außerhalb, sondern vor allem innerhalb des Landes wirkte, von den Zeitgenossen bewertet? Welche Rolle spielten diese schauplatzbedingten Veränderungen im Diskurs um Edu Chaves’ nationale Relevanz?

Zunächst bleibt festzuhalten, dass sich Chaves’ fliegerischer Werdegang und seine Zukunftspläne keineswegs auf Brasilien beschränkten. Wenngleich in deutlich geringerem Maße als in den Diskursen zu Severo und Santos-Dumont, bildete Chaves’ transnationale Einbindung einen geeigneten Hintergrund, vor dem seine nationale Größe besonders deutlich hervortreten konnte. So hatte er wie seine Vorgänger in Frankreich und damit in dem Land fliegen gelernt, das als „Hauptzentrum der Heldentaten in dieser Sportart“⁸⁶⁵ und gleichzeitig eine Art ‚Epizentrum der Moderne‘ galt. Damit stach er heraus als „einer der wenigen brasilianischen Amateure, der einen Pilotenschein eines französischen Flugplatzes besitzt“⁸⁶⁶. Zudem hatte er sich im Oktober 1911, kurz nach Abschluss seiner Ausbildung bei dem vom französischen *Aéro-Club* ausgerufenen Flugwettbewerb *Prix des Escapes* unter Beweis gestellt, aus dem er unter den

⁸⁶⁵ Im Original: „centro principal das proezas desse genero de sport“, vgl. „Um raid de aviação em S. Paulo“, in: *O Paiz*, 11.03.1912, S. 3.

⁸⁶⁶ Im Original: „um dos poucos amadores brasileiros que possui carta de piloto dos aerodromos de França“, vgl. [Kurznachricht ohne Titel], in: [Unbekanntes Presseorgan, 1913], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158). Die Sekundärliteratur hebt bis heute seinen Status als zweiter in Frankreich mit dem Pilotenschein ausgezeichneter brasilianischer Zivilflieger nach Santos-Dumont hervor, stellt damit Kontinuität zwischen beiden Luftfahrtpionieren her und lässt zudem erahnen, wie bedeutsam die Ausbildung und Lizenzerteilung in Frankreich als Teilaspekt einer (in vielen dieser Werke betriebenen) nationalen Heroengeschichte erscheint. Vgl. unter anderem VICENTE: *Campo dos Afonsos*, S. 94 und INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 378.

„berühmtesten Fliegern der Welt“⁸⁶⁷ als eindeutiger Sieger und zugleich als einer der Pioniere des Nachtfluges hervorging.⁸⁶⁸ Nicht zuletzt war er eng in die vorwiegend in Europa ansässige transnationale Fliegergemeinschaft eingebunden.⁸⁶⁹ Zum Zweck des Kaufs von Flugapparaten und -material in Europa mit dem Ziel der Eröffnung einer Flugschule in Brasilien, aber auch mit der Absicht, an europäischen Flugwettbewerben teilzunehmen, bewegte er sich kontinuierlich mit dem Dampfschiff zwischen den beiden Kontinenten.⁸⁷⁰ Letztlich waren diese Reisen und Technologietransfers – wie auch im Falle Santos-Dumonts – dank der Kapitalflüsse möglich, die seine Familie aus dem transatlantischen Kaffeehandel erzielte. Der Historiker Sevcenko fasst daher treffend zusammen: „Edu era uma criatura sobretudo cosmopolita, enraizada nos grandes fluxos internacionais de rendas, idéias, atitudes e tendências“⁸⁷¹. Umso beachtlicher dürfte vor diesem Hintergrund die Entscheidung des „Blériot-Schülers“⁸⁷² erschienen haben, seine Flugaktivitäten räumlich auf Brasilien zu fokussieren.

⁸⁶⁷ Im Original: „mais afamados aviadores do mundo“, vgl. „Um raid de aviação em S. Paulo“, in: O Paiz, 11.03.1912, S. 3.

⁸⁶⁸ Zu diesem Wettbewerb vgl. INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 378 f. und SARAIVA: Biografia, S. 12.

⁸⁶⁹ Davon zeugen diverse Visitenkarten von und Fotos mit Fliegern aus aller Welt, größtenteils aber aus Europa, die Chaves selbst in die von ihm zusammengestellten Alben eingeklebt hat, z. B. im Album Nr. 3.158 aus der Sammlung der *Fundação Santos Dumont*. Auch seinen Landsmann Santos-Dumont lernte er in Frankreich kennen, vgl. BOHRER: Eduardo Pacheco e Chaves, S. 10.

⁸⁷⁰ Vgl. dazu ein Interview mit Edu Chaves an Bord eines in Bahia zwischenhaltenden Dampfschiffes auf der Rückkehr aus Europa: „A aviação no Brasil. Uma entrevista com Edu Chaves“, in: [Jornal de Noticias, --.03.1913], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158). Weitere Flugaktivitäten in Europa waren von Chaves zwar geplant, so für 1912 seine Teilnahme am *raid* Paris - St. Petersburg, dieser fand jedoch letztlich nicht statt (zum Begriff „raid“ vgl. Fußnote 876). Anstelle dessen vollführte er in Europa „alguns vôos, simples passeios“, vgl. ebd.; vgl. ferner „Edú Chaves em triumpho. Homenagens ao bravo aviador. Outras notícias“, in: [Unbekannte Zeitung, April / Mai 1912], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158). Ebenso verkündete *A Noite* 1912 in einer Überschrift, dass Chaves mit der Intention, am *raid* Paris - Peking teilzunehmen, per Dampfer nach Europa aufgebrochen sei. Im darunter stehenden Interview lässt Chaves durchschimmern, dass es sich nur um vage Pläne handele, vgl. „A aviação. Edú Chaves partiu com a intenção de tomar parte no raid Paris – Pekin“, in: *A Noite*, 25.05.1912, S. 3.

⁸⁷¹ SEVCENKO: Orfeu extático, S. 79.

⁸⁷² Im Original: „discipulo de Blériot“, vgl. „Um aviador brasileiro. De S. Paulo ao Rio pelo ar! 500 kilometros em Aeroplano“, in: [Unbekannte Zeitung, 1912], o. S. (*Fundação Santos*

Insbesondere zu Beginn seiner fliegerischen Tätigkeit in Brasilien geriet der Schauplatz seines Wirkens als ein die nationale Anerkennung einschränkender Faktor in den Blick. Einen Tag vor Chaves' Aufbruch zum Streckenflug von São Paulo nach Rio de Janeiro veröffentlichte der Karikaturist Alfredo Storni⁸⁷³ eine kritische Antwort auf das als (zu) gering empfundene Interesse der Nation an Chaves' angekündigtem Pionierflug (Abbildung 26).⁸⁷⁴

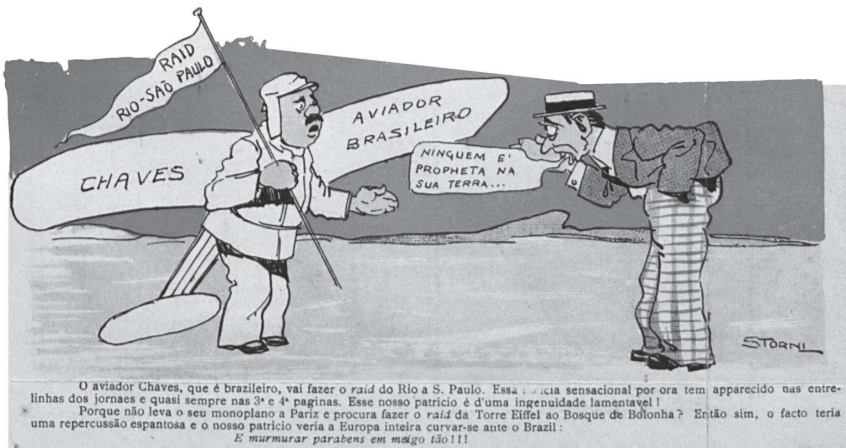


Abbildung 26: Storni: „Salada da Semana“, in: O Malho, 27.04.1912, S. 27. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

Die Karikatur zeigt den Piloten in Fliegerkluft und mit einer flugzeugförmigen Vorrichtung auf dem Rücken, die an Vogelflügel oder auch die ersten Versuche mit Gleitflugzeugen erinnert und die Einheit zwischen Pilot und Maschine betont. Die Tragflächen oder auch Flügel sind nicht nur mit seinem Namen „Chaves“,

Dumont, Album Nr. 3.158). Laut Saraiva lernte er an der Flugschule des weltbekannten Franzosen Louis Blériot in Étampes, vgl. SARAIVA: *Biografia*, S. 12.

⁸⁷³ Zu Storni [Alfredo Storni] (1881-1966), einem Meister der politischen Satire, vgl. LIMA: *História da caricatura*, Vol. 3, S. 1226-1237 sowie Eintrag "Storni", in: Itaú Cultural (Hg.): *Enciclopédia*, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa208718/storni>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

⁸⁷⁴ Storni: „Salada da Semana“, in: O Malho, 27.04.1912, S. 27. Als Farbreprouktion online verfügbar im digitalen Archiv der *Biblioteca Nacional* unter <http://memoria.bn.br>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

sondern zudem mit dem erklärenden Zusatz „Aviador brasileiro“ (dt. „brasilianischer Flieger“) beschriftet und grenzen ihn über dieses Kriterium klar von anderen in Brasilien tätigen Flugakteuren ab. Auch die Bildunterschrift betont seine brasilianische Herkunft explizit: „Der Flieger Chaves, der Brasilianer ist“. Wie der Stab mit dem Wimpel in seiner Hand ankündigt – ähnlich wie Fahnen oder Flaggen ein typisches Accessoire von Abenteurern und Eroberern, das die von ihnen eingeleitete Landnahme oder erreichte Meilensteine symbolisch markiert⁸⁷⁵ –, steht er in den Startlöchern für den (eigentlich in entgegengesetzter Richtung ausgeführten) „Raid Rio – São Paulo“⁸⁷⁶. Er strebt also weniger danach, einen neuen Ort, als vielmehr eine neue Flugstrecke zu erkunden und damit die lange zurückreichende Geschichte räumlicher Eroberungen fortzuschreiben. Die implizite Deutung dieser Pionierleistung als eine Art Aufbruch in eine neue Ära harmoniert mit der rötlichen Farbgebung, die bei manch einem Betrachter Anklänge einer Morgenröte hervorgerufen haben könnte.⁸⁷⁷ Entgeistert blickt

⁸⁷⁵ Zur Funktion der Flaggenaufstellung oder auch -hissung als Markierung eines Herrschaftsanspruches über einen Raum oder eroberte Gebiete vgl. Urte EVERT / Daniel HOHRATH: Die Zeichen des Kriegers und der Nation: Fahnen und Flaggen, in: Daniel Hohrath (Hg.): *Farben der Geschichte. Fahnen und Flaggen*, Berlin 2007, S. 17-18, hier S. 18 und Urte EVERT: Fahnenkult und Flaggenmeer. Fahnen im Zeitalter der Ideologien, in: ebd., S. 86-87, hier S. 87. Zur Fahne als Sinnbild und Zeichen des Sieges vgl. Urte EVERT: "Die Fahne fliegt uns hoch und stolz voran" – Mythos Fahne, in: ebd., S. 22-25, hier S. 24 und Daniel HOHRATH / André KÖNIG: Zeichen des Sieges: Trophäen und Kriegsbeute, in: ebd., S. 31. Für eine allgemeine Einführung in die Kulturgeschichte der Flaggen und Fahnen vgl. zudem Daniel HOHRATH: Zur Einführung, in: ebd., S. 4-5. Vgl. ferner Steffi BAHRO: Schwarz-weiß-rote Flagge an afrikanischem Speer, in: ebd., S. 21. Zur Praxis der Portugiesen, bei ihren Erkundungsfahrten des 15. und 16. Jahrhunderts die Landpunkte mit Holzkreuzen und später auch Steinpfeilern zu markieren und damit die Ausbreitung ihrer Herrschaft symbolisch zu repräsentieren, vgl. Walther L. BERNECKER / Klaus HERBERS: *Geschichte Portugals*, Stuttgart 2013, S. 119. Zur engen Verknüpfung zwischen dem Motiv der Flaggenhissung und dem christlichen Topos der Kreuzaufrichtung (ebenfalls bedeutsam in der Eroberungsgeschichte und -ikonografie), die beide die Idee eines Siegeszeichens symbolisch zur Schau stellten, vgl. Pamela C. SCORZIN: Die US-Flaggenhissung als Engramm und Bildzeichen. Betrachtungen über eine patriotische Ikone in der Medienlandschaft, in: Ursula Franke / Josef Früchtel (Hg.): *Kunst und Demokratie. Positionen zu Beginn des 21. Jahrhunderts*, Hamburg 2003, S. 19-44, hier S. 30.

⁸⁷⁶ Vgl. Beschriftung des Wimpels in der Karikatur. Zum Begriff ‚raid‘ für Pionier- und Wettbewerbsflüge über eine längere Distanz siehe die Ausführungen im nächsten Teilkapitel (2.2) sowie die Definitionen in Fußnote 887.

⁸⁷⁷ Gleichzeitig sollte die Farbgebung nicht überinterpretiert werden, diente der Rotton in dieser regelmäßig erscheinenden Kolumne doch vor allem als Mittel, die ansonsten weitgehend in schwarz-weiß gehaltenen Darstellungen mit mehr Kontrast zu versehen. Vgl. entsprechende Gestaltungen der Kolumnen „Salada da Semana“ und „Casos da Semana“ in unterschiedlichen

Chaves sein Gegenüber an, das für das brasilianische Volk stehen könnte⁸⁷⁸ und dem das Sprichwort „Ninguém é profeta na sua terra...“ (dt. Entsprechung: „Der Prophet gilt nichts im eigenen Lande“) in den Mund gelegt wird. In der Bildunterschrift folgt ein zynischer Kommentar, der Kritik daran übt, dass diese „sensationelle Nachricht“ von Chaves’ „raid“ nur „zwischen den Zeilen“ und auf der „dritten oder vierten Zeitungsseite“ erwähnt worden sei. Ironisch bemitleidet die kritische Stimme den „naiven“ Chaves und rät ihm, lieber in Paris zu fliegen, denn ein „raid“ vom Eiffelturm zum *Bois de Boulogne* führe sicher zu einem „erschreckenden Widerhall“ und ganz Europa würde sich vor Brasilien verneigen „und liebevoll Gratulationen murmeln“.⁸⁷⁹

Nicht nur mit der hier vorgeschlagenen Route vom Eiffelturm (Wendemarke im Deutsch-Wettbewerb) zum Wald von Boulogne (Schauplatz des *14-bis-*

Ausgaben von *O Malho*, etwa Abbildung 34, Abbildung 35 und Abbildung 36. Dessen ungeachtet ist es der Himmel, der in rot gezeichnet ist, und nicht etwa ein anderer Teil der Illustration.

⁸⁷⁸ Es könnte sich bei dem gebeugten Mann in karierten Hosen und mit Hut um eine der vielen im Brasilien dieser Zeit kursierenden Variationen eines *Zé Povo* handeln. Dieser stand als Repräsentationsfigur des Volkes (wie nicht nur der brasilianische Allerweltsname „Zé“, sondern auch der Zusatz „povo“ (dt. „Volk“) indiziert) beziehungsweise der Leserschaft und artikulierte somit, was diese (zumindest gemäß der Wahrnehmung und Erwartung des Karikaturisten) gedacht und vielleicht sogar auch ausgesprochen haben könnte. Zur Figur des *Zé Povo* (und seinem portugiesischen Pendant *Zé Povinho*) vgl. Marilda Lopes Pinheiro QUELUZ: *As andanças de Zé: representações do povo nas revistas curitubanas de humor do início do século XX*, in: *Antíteses* Bd. 5 / H. 9 (2012), S. 205-231; Pedro Krause RIBEIRO: *O "povo" na retórica da charge: Zé Povinho e Zé Povo na imprensa luso-brasileira (1875-1907)*, Londrina, PR 12, 13 e 14 de maio de 2009, online verfügbar unter http://www.uel.br/eventos/eneimagem/anais/trabalhos/pdf/Ribeiro_Pedro%20Krause.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018; Pedro Krause RIBEIRO: *Memórias de Zé Povo ou memórias individuais? - O povo na retórica da charge e a legitimação dos discursos políticos dos caricaturistas na imprensa carioca do início do século XX*, Rio de Janeiro 19 a 23 julho de 2010, online verfügbar unter http://www.encontro2010.rj.anpuh.org/resources/anais/8/1276642118_ARQUIVO_PedroKrause.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018 und Marcos A. da SILVA: *Caricata república. Zé Povo e o Brasil*, São Paulo 1990. Für einen ikonografischen Abgleich mit anderen *Zé Povo*-Darstellungen, teilweise auch aus der Feder von Storni, vgl. unzählige Karikaturen in nahezu jeder *O Malho*-Ausgabe dieser Zeit. Dabei fällt auf, dass *Zé Povo* wie in dieser Darstellung oftmals einen (teilweise mit „Zé“ beschrifteten) Hut und karierte oder gestreifte Hosen oder einen Anzug trägt. Anders als hier, wird er allerdings oft im dazugehörigen Textteil als „Zé Povo“ benannt, etwa in: *O Malho*, 12.04.1913, S. 28.

⁸⁷⁹ Im Original: „Porque não leva o seu monoplano a Pariz e procura fazer o *raid* da Torre Eiffel ao Bosque de Bolonha? Então sim, o facto teria um repercussão espantosa e nosso patricio veria a Europa inteira curvar-se ante o Brazil: *E murmurar parabens em meigo tão!!!*“ (kursiv im Original), vgl. Abbildung 26.

Fluges), sondern auch mit dem Bild des sich vor Brasilien verbeugenden Europas sowie der kursiv wiedergegebenen Zeile, die beide von Eduardo das Neves' Lied „A Conquista do Ar!“⁸⁸⁰ inspiriert sind, nahm Storni Bezug auf Santos-Dumont und stellte die Rezeption dieses Flugpioniers in Brasilien und Europa mit dem Interesse der Nation an Chaves' Pionierflug gegenüber. Die hier (wie schon zuvor in abgewandelter Form) zitierte, berühmt gewordenen Verszeile, aber auch die Bildkomposition verweisen auf eine bereits in dieser Arbeit analysierte grafische Vorlage: Ob von den damaligen Lesern wahrgenommen oder nicht – Storni lehnte seine Karikatur inhaltlich, sprachlich und gestalterisch an das von J. Carlos entworfene Titelblatt der Zeitschrift *Careta* vom 25.09.1909 an, das dem von Santos-Dumont mit seiner *Demoiselle* in Europa aufgestellten Geschwindigkeitsrekord Ehre machte (Abbildung 23).⁸⁸⁰ Wie in Eduardo das Neves' Lied beschrieben verneigt sich auf dieser Illustration eine Europa-Personifikation vor dem stolzen Santos-Dumont und „murmelt“, wie es in der Bildunterschrift mit dem abgewandelten Zitat der berühmten Liedzeile heißt, „liebvolle Gratulationen“. Die Szene ist überstrahlt von einem aufgehenden Stern, einem Symbol für Santos-Dumonts erneuten Erfolg.

Storni entwarf gestalterisch wie inhaltlich ein Spiegelbild zum *Careta*-Cover. So befindet sich in der Storni-Karikatur an Santos-Dumonts Stelle spiegelverkehrt Chaves in einer kärglichen Umgebung. Sein ähnlich wie die „Orópa“-Figur gebeugtes Gegenüber, das das brasilianische Volk repräsentieren könnte, verneigt sich nicht wie „Europa“, sondern hat die Hände gleichgültig in der Tasche. Statt „Glückwünschen“ und Respekt erhält Chaves eine sprichwörtliche Abfuhr oder auch Hiobsbotschaft, die ihm verheißt, am ‚falschen‘ Schauplatz zu fliegen. Entsprechend unterstreicht die berühmte Liedzeilen-Variation hier auch nicht (wie in der *Careta*-Illustration) eine tatsächlich gegebene (und im *Careta*-Cover ebenso artikulierte) Anerkennung von Seiten Europas, sondern erscheint als konjunktivistische Möglichkeit, würde er denn an einem anderen Schauplatz fliegen. Während Santos-Dumont sein Fluggerät lässig unter dem Arm hält, trägt Chaves die Last des Flugzeuges und damit auch das darauf besiegelte Schicksal als „brasilianischer Flieger“ („Aviador brasileiro“) auf seinem Rücken. Anders als Santos-Dumont befindet sich Chaves keineswegs in einer idyllischen Landschaft, sondern geradezu in einem (fliegerischen) Niemandsland, was die Kluft zwischen Herausforderung und Verdienst seines Überlandfluges auf der einen

⁸⁸⁰ J. Carlos: „Mais uma vez“, in: *Careta*, 25.09.1909, S. 7 (= innere Titelseite).

Seite und der fehlenden Würdigung im eigenen Land, aber auch in Europa auf der anderen Seite größer erscheinen lässt.

Aus der im Textteil explizit gemachten und in der Spiegelung der Santos-Dumont-Vorlage verstärkt hervortretenden Gegenüberstellung der beiden Akteure verdeutlicht sich, dass diese sich nicht nur durch den Schauplatz, sondern auch durch den Grad der Aufmerksamkeit innerhalb und außerhalb Brasiliens unterschieden. Die Storni-Karikatur verknüpfte also die nationale, aber auch globale Rezeptionsgeschichte zweier brasilianischer Flieger in Bild und Wort und stellte den Zusammenhang zwischen nationaler Anerkennung einerseits und einer Tätigkeit außerhalb des Landes und der daraus resultierenden globalen Bestätigung andererseits von seiner Schattenseite aus dar. Mit anderen Worten: Während sich Santos-Dumonts nationale Relevanz gerade aus der ‚universalen‘, vor allem europäischen Würdigung seiner dort vollbrachten Leistungen konstituierte, wurde bei Chaves die dem Karikaturisten zu gering erscheinende Reaktion im eigenen Land im Umkehrschluss auf den ‚falschen‘ Schauplatz und damit auch das Ausbleiben dieser Resonanz außerhalb Brasiliens zurückgeführt. Komplementär zu der bei Santos-Dumonts Heimatbesuch im Jahr 1903 geäußerten Anspielung, dass dieser als ein (im Ausland anerkannter) Quasi-Heiliger in Brasilien keine Wunder zu vollbringen vermöge („Santos em casa não faz milagres“, siehe Abbildung 22), fehlte es Chaves als ein im eigenen Land wirkender ‚Prophet‘ an ebenjenem Ansehen.

Auch wenn die politische Karikatur als pointierter und stark subjektiver Bild-Kommentar zu gesellschaftlichen Zuständen wenig über das absolute, tatsächliche Interesse an Chaves’ Flug innerhalb der Nation aussagt, das – so zeigen es die folgenden Teilkapitel – zumindest begleitend und im Nachhinein des Fluges keineswegs gering ausfiel⁸⁸¹, so verweist sie auf den bisher in Brasilien vorherrschenden – vom Verfasser als zu extrem oder zu diesem Zeitpunkt nicht mehr als angemessen empfundenen und daher kritisierten – Nexus zwischen Tätigkeiten und Ansehen im Ausland einerseits und (journalistischer) Resonanz

⁸⁸¹ Der Karikaturist selber kommentierte eine Woche später das plötzlich erwachte Interesse zu Chaves’ Flug von São Paulo nach Rio de Janeiro folgendermaßen: „O sensacional vôo de Edú Chaves, de 548 kilometros, despertou o tardio entusiasmo do povo brasileiro pelas cousas nacionaes. Hoje todos reconhecem e admiram o arrojo d’esse intemerato aviador brasileiro...“, vgl. Storni: „Salada da Semana“, in: *O Malho*, 04.05.1912, S. 27 (Abbildung 36).

im eigenen Land anderseits.⁸⁸² Offenbar war zunächst noch unvorstellbar, worauf das Interesse der Zeitgenossen an und die daraus erwachsende nationale Bedeutung von Chaves' fliegerischen Unternehmungen gründen sollte, wenn nicht auf einer Anerkennung außerhalb des Landes.

Somit markierte nicht nur die Sensation des Fliegens vor Ort, die Brasilien als einen Ort der ‚Moderne‘ hervorgehen ließ, sondern auch der als (angeblich) erster Brasilianer an diesem neuen Schauplatz tätige Chaves eine Zäsur. Dabei bildete die Entscheidung des transnational eingebundenen Chaves, Luftfahrt in Brasilien zu praktizieren – zusammen mit dem Kriterium der brasilianischen Herkunft – eine erste Grundlage für seine Heroisierung. Gleichzeitig rief der neue Schauplatz Unsicherheiten hervor, die aus der bisher engen Verknüpfung von ausländischem Schauplatz und nationaler Relevanz erwuchsen.

Anhand weiterer zeitgenössischer ‚Antworten‘ auf Chaves' Flüge wird im Folgenden aufgezeigt, wie sich Muster der nationalen Vereinnahmung von Luftfahrtpionieren parallel zu veränderten Einsatzmöglichkeiten und -orten der Technologie wandelten und damit auch die Schattenseiten des neuen (‚fälschen‘) Schauplatzes an Bedeutung verlieren sollten. Dabei werden sich nach und nach die über den bloßen ‚Ort‘ seines Wirkens hinausgehenden räumlichen Dimensionen seiner Flugunternehmungen und damit weitere Teilantworten auf die Frage nach der nationalen Relevanz dieses Akteurs erschließen. Zunächst (Kap. 2.2) geht es um zeitgenössische Begriffe für Flugereignisse, an denen sich der mit Chaves eingeleitete Wandel in der räumlichen Dimension des Fliegens abzeichnet.

2.2 DER BEGRIFF ‚RAID‘ UND NEUE RÄUMLICHE DIMENSIONEN DES FLIEGENS

Wie in der zuletzt besprochenen Karikatur (Abbildung 26), so tauchte auch in den Überschriften zu Artikeln über Chaves' Flüge zwischen verschiedenen brasilianischen Städten ein dem Englischen entlehnter Begriff auf, der bislang in der brasilianischen Vermittlung von Luftfahrtereignissen ein Schattendasein gefristet hatte. Mit dem Vokabular seiner Zeitgenossen ausgedrückt vollführte

⁸⁸² Tatsächlich war es seinerzeit in der brasilianischen Presse üblich, Nachrichten aus dem Ausland auf Seite eins zu veröffentlichen und nationale oder lokale Ereignisse im Innenteil zu präsentieren, vgl. BAHIA: Jornal, História e Técnica, S. 133 und LUCA: Grande imprensa, S. 165.

Chaves einen „raid“⁸⁸³ von Santos nach São Paulo und entsprechend von São Paulo nach Rio de Janeiro.⁸⁸⁴

Der Anglizismus bezeichnete gegen Anfang des Jahrhunderts in Brasilien (ebenso wie in Frankreich und andernorts) zunächst militärische oder sportliche Aktivitäten, die durch die Überwindung einer mehr oder minder langen Distanz charakterisiert waren.⁸⁸⁵ Entsprechend gingen die ersten Geländefahrten in Brasilien ab 1908 als ‚raids‘ in die Geschichte des Automobilismus ein.⁸⁸⁶ Gemäß heutiger Definitionen stand ‚raid‘ analog dazu im Bereich der Luftfahrt für einen

⁸⁸³ In brasilianischen Texten ist das Fremdwort meist kursiv und / oder in Anführungszeichen gesetzt. Zum Flug Santos - São Paulo vgl. exemplarisch die Überschriften: „A aviação em S. Paulo. Raid entre a capital e Santos“, in: [Unbekannte Zeitschrift (SP), --.03.1912], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158); „Um novo raid de Edú Chaves“, in: A Tribuna, 09.03.1912, o. S.; zum Flug São Paulo - Rio de Janeiro vgl. exemplarisch die Überschriften „Edu relata as peripecias do seu ‚raid‘“, in: A Imprensa, 01.05.1912, S. 1; „Raid S. Paulo – Rio“, in: O Estado de S. Paulo, 29.04.1912, S. 3 sowie ebd., 07.05.1912, S. 2 und ebd., 09.05.1912, S. 2; „O maior ‚raid‘ da America do Sul“, in: Gazeta de Noticias, 29.04.1912, S. 1 sowie ebd., 30.04.1912, S. 1 und ebd., 01.05.1912, S. 1; „Raid S. Paulo – Rio“, in: O Malho, 11.05.1912, S. 13; „O Heroe da Semana. Edu Chaves e o seu feito estupendo. O ‚raid‘ S. Paulo – Rio“, in: Revista da Semana, 04.05.1912, S. 5. Es folgen zudem diverse Belege im weiteren Verlauf der Analyse.

⁸⁸⁴ Auch wenn Chaves den Flug (wie schon erwähnt – vgl. dazu Fußnote 822) aufgrund seines Absturzes ins Meer rund 100 km vor Rio de Janeiro abbrechen musste und per Sonderzug an den Zielort gelangte, ging er als „Raid São Paulo - Rio de Janeiro“ in die Geschichte ein. Der Kolumnist Oscar Lopes begründet dies entsprechend: „A toda gente pouco importou, em relação ao esplendor da aventura, que Eduardo Chaves houvesse descido nas aguas da ilha Grande em vez de o ter feito no prado Jockey Club. Por isso dei, phrase acima, a indicação do percurso completo“, vgl. Oscar Lopes: „A Semana“, in: O Paiz, 05.05.1912, S. 1. Um umständliche Formulierungen zu vermeiden, schließe ich mich dieser Sichtweise und der entsprechenden Bezeichnung an. Dies erscheint mir auch damit gerechtfertigt, dass die hier im Fokus stehenden, mit diesem Flug verbundenen Raumvorstellungen und nationalen Visionen sich auf die geplante – und weniger auf die tatsächlich vollbrachte – Flugroute bezogen. Wo es nötig erscheint, werde ich differenzieren zwischen Vorhaben und tatsächlicher Umsetzung.

⁸⁸⁵ Vgl. exemplarisch die Auswertung der Archiv-Datenbank der Zeitung *O Estado de S. Paulo*. Dabei handelt es sich bei den rund 76 ‚Treffern‘ für das Suchwort „raid“ zwischen 1900 und 1909 größtenteils um Ankündigungen für militärische (Infanterie) und sportliche Aktivitäten (Automobilismus, Reiterei). Vgl. <http://acervo.estadao.com.br/procura/#!/raid/Acervo/acervo/1/1900/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Dem entspricht auch die ursprüngliche Begriffsverwendung im Französischen, vgl. dazu WOHL: *Passion for Wings*, S. 294 (Endnote 71). Etymologisch betrachtet spiegelt sich die im Konzept „raid“ enthaltene Komponente der Streckenüberwindung heute noch in den begriffsverwandten englischen Wörtern ‚road‘ (dt. „Straße“) oder ‚to ride‘ (dt. „(be)fahren“) wider, vgl. Eintrag "Raide", in: Houaiss / Villar / Franco (Hg.): *Dicionário Houaiss*, S. 2378.

⁸⁸⁶ Zum ersten großen Automobil-*raid* in Brasilien vgl. WOLFE: *Autos and Progress*, S. 29.

Überland-Flug über eine längere Strecke mit Pionier- oder Wettbewerbscharakter.⁸⁸⁷ Wie Robert Wohl treffend feststellt, handelte es sich dabei um eine „aeronautische Variante zu einem Thema, das bereits von Forschungsreisenden, Radfahrern, Automobil-Fahrern und Ballonfahrern entwickelt worden war – aber auch eine, die besonders gut passte zur neuen Technologie der Luftfahrt.“⁸⁸⁸

Die ab 1910 stark zunehmende Verwendung dieses Fremdwortes in der brasilianischen Presse⁸⁸⁹ ist Indiz für weitaus mehr als einen an der Sprache ablesbaren, auf globale Austauschprozesse zurückgehenden Kosmopolitismus in der Luftfahrt. Vielmehr – so die hier verfolgte These – spiegelt sie einen von den brasilianischen Zeitgenossen wahrgenommenen Wandel der räumlichen Bedeutungshorizonte inländischer Luftfahrtunternehmungen (und letztlich auch der nationalen Träume, die sich damit verbanden). Um diesen Umbruch analytisch zu fassen, folgt zunächst ein Abriss über kulturübergreifende räumliche Dimensionen des Fliegens. Daran anschließend stehen begriffsgeschichtliche Zäsuren innerhalb der brasilianischen Berichterstattung zu Luftfahrtereignissen im Fokus, die als Ausdruck dieses offenbar eng mit Chaves' Flugunternehmungen verbundenen Paradigmenwechsels gedeutet werden können.

Die ‚Eroberung der Lüfte‘: von der vertikalen zur horizontalen Dimension

Analytisch betrachtet revolutionierte Luftfahrt die räumliche Wahrnehmung in zweierlei Hinsicht. Dabei ergibt sich der doppelte Raumbezug aus der Beziehung der Technologie zu den elementaren Ordnungsprinzipien der Vertikalen und der

⁸⁸⁷ Vgl. die folgenden Definitionen in einschlägigen brasilianischen Wörterbüchern: Eintrag "Raide" und Eintrag "raide", in: Teixeira / Costa / Silva (Hg.): Grande Dicionário, S. 1294. Zur Definition als „cross-country flight“ vgl. Eintrag „raid“ im Glossar von MATTHEWS: Pioneer Aviators, S. 192; zum Verständnis von „raids“ als „long-distance [...] flights“ vgl. WOHL: Passion for Wings, S. 294 (Endnote 71); bzw. entsprechend als „flight between two well-known points of reference, usually major cities, that had never been successfully completed before“, vgl. ebd., S. 66.

⁸⁸⁸ Im Original: „aeronautical variant on a theme already developed by explorers, bicyclists, motor-car drivers, and balloonists – but one that was especially suited to the new technology of aviation.“ Vgl. WOHL: Passion for Wings, S. 65 f.

⁸⁸⁹ Vgl. exemplarisch das Vorkommen des Begriffes in Artikeln aus *O Estado de S. Paulo*. Einen Höhepunkt markiert mit 228 ‚Treffern‘ die Dekade 1910-1919. Vgl. <http://acervo.estadao.com.br/procura/#/1/raid/Acervo/acervo//1/1910/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Darüber hinaus sinniert der Autor eines Artikels von 1907 über einen militärischen *raid*, dass es sich nicht nur bei der Sache, sondern auch bei dem Wort an sich um eine Neuheit für die allgemeine Bevölkerung handle und indiziert damit die noch geringe Verwendung des Begriffes zu diesem Zeitpunkt in Brasilien, vgl. „Raid Militar“, in: Fon-Fon, 20.04.1907, S. 25.

Horizontalen.⁸⁹⁰ Zunächst zielte die technische Realisierung des Fliegens auf den physischen Zugang zu einem bisher nur von Vögeln und mythologischen Gestalten bevölkerten Luftraum einerseits und auf die technische Beherrschbarkeit dieser Sphäre andererseits ab. Robert Wohl hält entsprechend fest: „The sky was no longer a limit, but a frontier to be explored and mastered“⁸⁹¹. Dieser bereits im 18. Jahrhundert mit den ersten Ballonaufstiegen einsetzende Prozess des gleichermaßen räumlich konkreten Hineindrängens wie auch technisch abstrakten Bezwingens eines (menschen- und maschinen-) ‚leeren‘, unbegrenzt-unendlich erscheinenden Raumes⁸⁹² fand – zumindest in romanischen und germanischen Sprachen – seine treffende Entsprechung in dem Ausdruck „Eroberung der Luft“ oder „Eroberung der Lüfte“. Die weitläufige Verbreitung und Schlagkraft dieses Konzepts in unterschiedlichen Sprachen spricht für eine kulturübergreifende Dimension dieser räumlichen Vorstellung.⁸⁹³

Doch auch wenn (oder vielleicht auch: gerade weil) Luftfahrt – abgesehen von Start und Landung – anders als alle bisherigen Formen der Fortbewegung die

⁸⁹⁰ Zu Vertikaler und Horizontaler als Grundformen menschlicher Raumwahrnehmung und als universale Gestaltungsmittel, die von den Entwicklungen der Luftfahrt entscheidend beeinflusst wurden, vgl. ASENDORF: *Super Constellation*, S. 56 ff.

⁸⁹¹ WOHL: *Republic of the Air*, S. 110.

⁸⁹² Zur Geburt der Idee der ‚Leere‘ in der westlich geprägten Raumkonzeption als Ergebnis der komplexen Interaktion unter Renaissancemalern, Theologen, Philosophen und Wissenschaftlern zwischen dem 14. und dem 17. Jahrhundert vgl. Margaret WERTHEIM: *Die Himmelstür zum Cyberspace. Eine Geschichte des Raumes von Dante zum Internet*, Zürich 2000, S. 102-110, 121-124 und 161. Zum Zusammenhang zwischen den ersten Ballonaufstiegen und sich in der Architektur spiegelnden Vorstellungen von der Unendlichkeit des Raumes vgl. ASENDORF: *Super Constellation*, S. 50.

⁸⁹³ Entsprechende Übersetzungen und Beispiele aus einigen Sprachen folgen. Portugiesisch: „A conquista do ar“, „A conquista dos ares“ oder „conquista do espaço“. Zu „conquista do espaço“ vgl. beispielsweise das Gedicht von Eduardo Machado: „Conquista do Espaço“, reproduziert in „O Centro dos Chronistas Sportivos, offereceu, hontem, um almoço a Edú Chaves“, in: *Gazeta de Noticias*, 06.05.1912, S. 2. Unzählige Referenzen für „conquista do(s) ar(es)“, unter anderem nachgewiesen als Titel für Publikationen (vgl. dazu Fußnote 327) und Musikstücke (vgl. dazu Fußnote 379 und Abbildung 8). Deutsch: „Die Eroberung der Luft“ oder „Die Eroberung der Lüfte“ (vgl. dazu Fußnote 361). Englisch: „conquest of the air(s)“, „conquest of the air“ nachgewiesen als Titel für zahlreiche Schriften aus der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts (für eine Übersicht sei die Suchfunktion der *Hathi Trust Digital Library* empfohlen, verfügbar unter <https://www.hathitrust.org/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018). Französisch: „La conquête des airs“ oder „la conquête de l’air“; Belege für „La conquête de l’air“ finden sich reproduziert in WOHL: *Passion for Wings*, so ein Zeitungsartikel über Wilbur Wrights Flug 1908 mit dieser Überschrift (S. 272, Abb. 321) und eine Postkarte mit entsprechendem Titel (S. 258, Abb. 312).

Berührung mit der Erde auflöste, revolutionierte sie gleichwohl die Vorstellungen über den Erdraum⁸⁹⁴. Zwar zielten die ersten Ballonaufstiege und Flugversuche vornehmlich auf das bloße Loslösen von der Erdoberfläche ab. Dies änderte sich jedoch mit der zunehmenden Perfektionierung der technischen Möglichkeiten, die sich auf die vierfache Formel ‚höher, schneller, weiter, länger‘ bringen lässt.⁸⁹⁵ Mit Blick auf diese räumlichen und raumzeitlichen Dimensionen rückten Aspekte wie die Überwindung von Distanzen, von natur- oder kulturräumlich bedingten Hindernissen und somit die Verbindung verschiedener Orte auf der Erdoberfläche in den Vordergrund. Kurz: Die horizontale Dimension des Fliegens trat an die Stelle der Vertikalen. Anders formuliert: Die räumliche Relevanz von Luftfahrt speiste sich nicht mehr nur aus dem bloßen Aufsteigen und Durchkreuzen des Luftraumes (der ‚Eroberung der Lüfte‘), sondern vielmehr aus den damit untrennbar verbundenen Konsequenzen für den terrestrischen Raum. Dabei ergaben sich die erdräumlichen Schnittstellen durch zunehmend nicht mehr identische Start- und Landepunkte einerseits und aus dem dazwischenliegenden, überflogenen Territorium anderseits.⁸⁹⁶

⁸⁹⁴ Rau definiert „Erdraum“ in ihrem Glossar als „Begriff für alle Raumbegriffe, die die Erdoberfläche bzw. die bewohnte Erde und die Ozeane als Basisgröße oder Hintergrund annehmen“, vgl. Eintrag „Erdraum“, im Glossar zu RAU: Räume, Beigabe online verfügbar unter <https://www.campus.de/buecher-campus-verlag/wissenschaft/geschichte/raeume-14280.html>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. In Anlehnung daran und Erweiterung davon verwende ich in dieser Arbeit „Erdraum“ bzw. „terrestrischer Raum“ oder auch „Bodenraum“ und die entsprechenden Adjektive „erdräumlich“ bzw. „terrestrisch“ im Sinne eines dezidiert sich vom Luft- und Himmelsraum abgrenzenden und sich auf die Erdoberfläche beziehenden Raumes.

⁸⁹⁵ Diese Dimensionen lassen sich auch an den Rekorden ablesen, die seinerzeit gewöhnlicherweise in den Kategorien ‚Dauer‘, ‚Höhe‘, ‚Distanz / Strecke‘ und ‚Geschwindigkeit‘ aufgestellt wurden, vgl. „Balões e aeroplanos. Os ‚records‘ da aviação nos ultimos tres annos“, in: Brazil-Ferro-Carril, 02.1911, S. 11; „Aviação“, in: Brazil-Ferro-Carril, 31.05.1913, S. 206; „Records“, in: Revista do Aero Club Brasileiro, 02.1915, o. S.

⁸⁹⁶ Natürlich sind bei jedem Flug stets vertikale und horizontale, auf den Luft- und auf den Bodenraum bezogene Dimensionen gegeben, doch änderte sich die Bedeutung, die diese jeweils einnahmen. Beispielsweise erwies sich die Steigerung der erreichbaren Flughöhe als zunehmend wichtig, um konkreten Hindernissen (auf der Erdoberfläche) wie hohen Gebäuden in Städten oder auch Gebirgen und dazu auch etwaigen Turbulenzen ausweichen zu können. Dazu erhoffte man sich vom geringeren Luftwiderstand der dünneren Höhenluft eine schnellere (horizontale) Fortbewegung. Zudem war die Flughöhe in militärischer Hinsicht bedeutsam, da sie mit einer besseren (Über-) Sicht (auf / über den Erdraum) korrelierte und das Fliegen in Höhen jenseits des Bodenfeuers einem Ausweichen der gegnerischen Einwirkung gleichkam. Vgl. Eintrag „Flugzeug“, in: Wolfram Schwachulla (Hg.): *Der Brockhaus. In einem Band*, 8., vollst. überarb. und aktualisierte Auflage, Leipzig / Mannheim 1998, S. 286; U. ROßBACH: *Die technische Entwicklung der von den Deutschen Luftstreitkräften im 1. Weltkrieg 1914-1918*

Vom ‚Aufstieg‘ zum ‚raid‘: Flugtermini und brasilianische Erfahrungszäsuren

Die beiden hier unterschiedenen räumlichen Bedeutungshorizonte von Luftfahrt – das Aufsteigen in und damit Bezwingen des Luftraums auf der einen Seite und das an Relevanz gewinnende Verhältnis zur Erdoberfläche auf der anderen – sind mehr als nachträglich postulierte Analysekategorien. Auch Chaves' brasilianische Zeitgenossen nahmen diese zeitlich sich überlappenden, in ihrer Bedeutung aber klar differenzierten Prozesse wahr. Dies spiegelt sich nicht zuletzt in den von ihnen verwendeten Termini zur Beschreibung von Luftfahrt-Ereignissen.

Nach den ersten erfolgreichen Flugversuchen im Land durch Sensaud de Lavaud und Gastão de Almeida waren es größtenteils Flieger aus Europa und Nordamerika, die sich als Protagonisten der von ausländischen Unternehmen organisierten Luftfahrtspektakel – auch „Luftzirkus“⁸⁹⁷ genannt –, als kommerzielle Repräsentanten von Flugzeugfabriken⁸⁹⁸ oder auch als Kandidaten der ersten Luftfahrtwettbewerbe⁸⁹⁹ in Rio de Janeiro, São Paulo und zunehmend auch anderen brasilianischen Städten⁹⁰⁰ tummelten. Ein erfolgreiches Abheben vom

eingesetzten Flugzeuge 2014, online verfügbar unter www.dglr.de/publikationen/2014/340009.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 2 f. und 5 ff.; HALLION: *Taking Flight*, S. 403 sowie Helmuth TRISCHLER: *Die neue Räumlichkeit des Krieges: Wissenschaft und Technik im Ersten Weltkrieg*, in: *Berichte zur Wissenschaftsgeschichte* Bd. 19 / H. 2-3 (1996), S. 95-103, hier S. 99. Zum Zusammenhang zwischen niedrigeren Luftschichten einerseits und inkonstanten Temperaturen, Windströmen und Windrichtungen andererseits vgl. J. C. C.: „O transporte aereo. Sua utilidade efectiva em tempo de paz e durante a guerra“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 15.02.1921, S. 99 f. Zu den Interrelationen zwischen Flughöhe, Luftdichte und Motorenkraft vgl. „Um novo motor para a aeronáutica“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 31.05.1921, S. 300.

⁸⁹⁷ Portugiesischer Begriff „circuitos aéreos“ nach SALES: *Campo dos Afonsos*, S. 36. Entsprechend auf Englisch als „equivalent of an aerial circus“ in WOHL: *Passion for Wings*, S. 205; als „flying circus“ beschrieben in ESPOSITO: *Mythische Moderne*, S. 154.

⁸⁹⁸ So vermarktete beispielsweise Garros, der sich 1912 in Brasilien aufhielt, die Produkte der französischen Luftfahrtindustrie, siehe dazu BLAY: *Roland Garros, passim*. David McCullough und Francis A. Wildman wiederum vertraten mit ihren Flugbooten die US-amerikanische *Curtiss Aeroplane Company* aus New York, vgl. VICENTE: *Campo dos Afonsos*, S. 98 und HAGEDORN: *Conquistadors of the Sky*, S. 44.

⁸⁹⁹ Zu diversen zwischen Januar 1911 und März 1912 von ausländischen Fliegern gewonnen Wettbewerben vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 372 ff., 377 und 379; „Aviação em S. Paulo“, in: *A Vida Moderna*, 10.01.1911, o. S. und siehe auch die Ausführungen in Fußnote 903.

⁹⁰⁰ Siehe dazu Fußnote 846.

Boden und bestenfalls einige waghalsige Manöver reichten zunächst aus, um die Sensationsgier der zahlenden Zuschauer zu befriedigen und die technische Überlegenheit der von ihnen gesteuerten Flugzeugmodelle vor potentiellen Käufern zur Schau zu stellen. Diese an den Zuschauersport anknüpfenden Flugvorführungen, die in der im Januar 1912 von der *Queen Aeroplane Company* erstmalig ausgeführten *Semana de Aviação* (dt. „Luftfahrt-Woche“) gipfelten⁹⁰¹, stellten also vor allem die Eroberung des Luftraums zur Schau. Sie operierten vorwiegend in einer vertikalen Dimension, was nicht zuletzt auf die räumliche Beschränkung der Vorführorte und ihre Präsentationsabsichten zurückzuführen ist. Start- und Landepunkt waren identisch und der Wunsch der Zuschauer, die Flüge mit den Augen verfolgen zu können, begrenzte automatisch den Aktionsradius.



Abbildung 27: „A Semana de Aviação. Vôos de Garros“, in: Careta, 27.01.1912, S. 22.
Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.

Derartige räumliche Bedeutungshorizonte des Fliegens spiegeln sich in einer Bildserie zu Garros' Show-Flügen auf der *Semana de Aviação* in Rio de Janeiro,

⁹⁰¹ Zur *Semana de Aviação* vgl. INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 376 ff.

die den Zugang zu und die technische Beherrschbarkeit des Luftraums in einzelnen Sequenzen dokumentiert, nicht aber mit erdräumlichen Faktoren in Verbindung bringt, und damit die Vertikale in den Mittelpunkt rückt (Abbildung 27).⁹⁰² Einzig vereinzelte Flugwettbewerbe zielten auf die Überwindung von Distanzen ab und legten ihren Fokus damit auf die horizontale Dimension von Luftfahrt.⁹⁰³

Neben dem allgemein gebrauchten „vôos“⁹⁰⁴ (dt. „Flüge“) lassen sich eine Vielzahl von Begriffen für Flugaktivitäten in den ersten Jahren in Brasilien finden und unterscheiden. Diese verweisen auf deren Charakter und Zielsetzung des Austestens („provas“⁹⁰⁵, „experiencias“⁹⁰⁶ oder „tentativas“⁹⁰⁷), der Beherrschung, Perfektionierung und Vorführung der Technologie („demonstrações“⁹⁰⁸, „evoluções“⁹⁰⁹, „espectaculos“⁹¹⁰ und „vôos de fantasia“⁹¹¹) und nicht zuletzt auf den von ihnen beschriebenen, vertikal bestimmten räumlichen Radius

⁹⁰² Vgl. „A Semana de Aviação. Vôos de Garros“, in: Careta, 27.01.1912, S. 22.

⁹⁰³ Dies gilt für zwei im Jahr 1911 durchgeführte Wettbewerbsflüge in Santos und Rio de Janeiro, auf die ich am Ende dieses Unterkapitels (ab Fußnote 928) näher eingehen werde, sowie für diverse Flugprojekte im Rahmen der verlängerten *Semana de Aviação* zu Beginn des Jahres 1912, die Rio de Janeiro mit den umliegenden Städten verbinden sollten (vgl. dazu Fußnote 962), und für den von der Regierung von São Paulo ausgeschriebenen Preis für einen Flug zwischen den Städten Santos und São Paulo, den letztlich Garros gewinnen sollte (vgl. dazu INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 379).

⁹⁰⁴ Vgl. exemplarisch Bildunterschrift „Vôos de Garros“ zu „A Semana de Aviação“, in: Careta, 27.01.1912, S. 22.

⁹⁰⁵ Deutsch etwa „Wettkampf“, „Erprobung“ oder „Beweis“; vgl. exemplarisch Überschrift „As provas de hoje“, in: Gazeta de Noticias, 18.01.1912, S. 3.

⁹⁰⁶ Deutsch etwa „Experimente“ oder „Erfahrungen“; vgl. exemplarisch Zitat „fizeram algumas experiencias de vôo“, aus: „Balões e aeroplanos“, in: Brazil-Ferro-Carril, 02.1911, S. 11.

⁹⁰⁷ Deutsch etwa „Versuche“; vgl. exemplarisch Bildunterschrift „[...] assistindo às primeiras tentativas do aviator [...]“ zu „Um domingo de aviação“, in: O Malho, 31.12.1910, S. 15.

⁹⁰⁸ Deutsch etwa „Vorführungen“; vgl. exemplarisch Bildunterschrift „[...] com um modelo, do qual têm feito brilhantes demonstrações nesta capital“, in: O Malho, 25.11.1911, S. 44.

⁹⁰⁹ Deutsch etwa „Abläufe“ oder „Sequenzen“; vgl. exemplarisch Bildunterschrift „Garros fazendo evoluções no Jockey-Club“, in: Gazeta de Noticias, 18.01.1912, S. 3.

⁹¹⁰ Deutsch etwa „Spektakel“; vgl. exemplarisch Zitat „realizou tres espectaculos, voando [...]“, aus: „Balões e aeroplanos“, in: Brazil-Ferro-Carril, 02.1911, S. 11.

⁹¹¹ Deutsch etwa „Fantasieflüge“; vgl. exemplarisch Überschrift „Garros effectua no Prado Fluminense lindos vôos de fantasia“, in: Gazeta de Noticias, 12.01.1912, S. 3.

(„subidas“⁹¹², „vôos de altitude“⁹¹³ / „voos de/em altura“⁹¹⁴ oder „ascenções“⁹¹⁵). Dahingegen setzte sich für Flüge, die auf das Überwinden einer über den Erdraum definierten Distanz abzielten, neben den von Anfang an (und teilweise auch noch für die Streckenflüge von Chaves) verwendeten „travessia“⁹¹⁶ und „viagem aérea“⁹¹⁷ bald der eigens für diese Art von Flug adaptierte und angeeignete Anglizismus „raid“ durch. Während die bereits zur Bezeichnung von Ballonaufstiegen häufig angewandten Termini „subida“ und „ascensão“⁹¹⁸, aber auch „vôo de altitude“ deutlich die vertikale Dimension des Luftraumes und die Überwindung der Schwerkraft betonen, fehlt den auf den Charakter des Austestens oder Vorführens abzielenden Begriffen jegliche räumliche Komponente. Den Termini „travessia“, „viagem aérea“ und „raid“ dagegen ist ein

⁹¹² Deutsch etwa „Aufstieg“; vgl. exemplarisch Bildunterschrift „O monoplane ‚Bleriot‘ do avião Garros, em preparativos para a subida“ zu „Semana de aviação no Rio de Janeiro“, in: O Malho, 20.01.1912, S. 22.

⁹¹³ Deutsch etwa „Höhenflüge“, vgl. exemplarisch Zitat „Vôos de altitude e de exibição“, aus: „A aviação no Rio“, in: Jornal do Brasil, 18.01.1912, S. 9.

⁹¹⁴ Deutsch etwa „Höhenflüge“; für „vôos em altura“ vgl. exemplarisch Zitat „Provas em concurrencia: [...] II. Vôos em altura“, aus: „A primeira semana de aviação no Rio“, in: Gazeta de Notícias, 18.01.1912, S. 3; für „vôos de altura“ vgl. exemplarisch Zitat „Ruggerone fará diversos vôos de altura“, aus: „A aviação no Rio“, in: Jornal do Brasil, 04.03.1911, S. 6.

⁹¹⁵ Deutsch etwa „Aufstieg“; vgl. exemplarisch Zitat „as duas ultimas ascenções de Ruggerone“ und „realizou uma ascensão“, beide aus: „Aeronautica“, in: Brazil-Ferro-Carril, 03.1911, S. 14.

⁹¹⁶ Deutsch etwa „Durchfahrt“, „Überfahrt“, „Überquerung“ oder „Durchquerung“; vgl. exemplarisch Zitat „travessia do Rio a Nitheroy“, aus: „Balões e aeroplanos“, in: Brazil-Ferro-Carril, 02.1911, S. 11; Bildunterschrift „[...] a travessia aerea da Guanabara [sic] [...]“ zu „Concurso de Aviação“, in: Careta, 28.10.1911, S. 25; für Chaves’ Flug von Santos nach São Paulo vgl. Bildunterschrift „[...] travessia de Santos a S. Paulo [...]“, in: O Malho, 16.03.1912, S. 28; für Chaves’ Flug von São Paulo nach Rio de Janeiro vgl. exemplarisch Überschrift „O vôo de Edú Chaves. Audaz travessia de S. Paulo ao Rio de Janeiro“, in: O Paiz, 03.04.1912, S. 3.

⁹¹⁷ Deutsch etwa „Reise durch die Luft“, „Flugreise“ oder „Flugtour“; für Chaves’ Flug von São Paulo nach Rio de Janeiro vgl. exemplarisch Bildunterschrift „viagem aerea de S. Paulo ao Rio“, in: Careta, 11.05.1912, S. 8. Für den Flug von Santos nach São Paulo als „viagem“ (ohne „aerea“) belegt, vgl. „A aviação em S. Paulo“, in: O Estado de S. Paulo, 10.03.1912, S. 5 und „O Raid de Aviação em S. Paulo“, in: O Paiz, 11.03.1912, S. 3.

⁹¹⁸ Für „ascensão“ vgl. exemplarisch die Artikel in *O Estado de S. Paulo* zu den Ballonaufstiegen von Stanley Spencer im Jahr 1890: „Ascensão“ (21.04.1890, S. 1 und 12.05.1890, S. 1) und „Stanley Spencer“ (22.04.1890, S. 1); für „subida“ vgl. Artikel über den Aufstieg von Ceballos: „Provincias“, in: A Provincia de São Paulo (später *O Estado de S. Paulo*), 08.01.1875, [S. 2].

raumüberwindendes Moment inhärent, das sich erst durch den Bezug zur horizontal imaginierten Erdoberfläche erschließt, denn eine „Reise“ oder „Überfahrt“ definiert sich ja gerade über das Ziel beziehungsweise einen zu überkommenden Zwischenraum und diese befinden sich beide im Erd- und nicht im Luftraum.

Wenn nun also die zunehmende Verwendung des Anglizismus ‚raid‘ in der brasilianischen Berichterstattung als Indiz für einen Umbruch in der Wahrnehmung von Luftfahrt und ihren räumlichen Dimensionen gedeutet wird, stellt sich die Frage, wann, das heißt mit welchen Flugereignissen er eingeleitet wurde. Der Terminus ‚raid‘ wurde bisher von der brasilianischen Forschung abgesehen von etymologischen Studien für Wörterbücher kaum reflektiert, geschweige denn definiert.⁹¹⁹ In Luftfahrtgeschichten zu Europa oder dem ‚Westen‘ taucht der Begriff zwar häufig auf – meist jedoch im Zusammenhang mit militärischen Luftangriffen, die ebenfalls als ‚raids‘ in die (vorwiegend europäische) Geschichte eingingen.⁹²⁰ Abgesehen von denjenigen in Wohls

⁹¹⁹ Im Sinne von Kurz- oder Langstreckenflug taucht der Begriff (in der heute verwendeten Orthografie „reide“) im Kapitel „Chegada da Aviação no Brasil“ auf, wird jedoch nicht erklärt, vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 370, 373 f., 377 und 382. Immerhin eine kurze Definition – jedoch ohne Belege oder Herleitung –, liefert Felipe Koeller Rodrigues VIEIRA: *Patrimônio aeronáutico: presenças e ausências no Museu Aeroespacial brasileiro*, Dissertação (Mestrado), Rio de Janeiro 2009, S. 60: „Raid aéreo é como se chamavam as travessias pioneiras dos primórdios da aviação. Em português reide significa longo passeio a pé ou outro meio de transporte.“ In dieser Definition spiegelt sich die begriffliche Nähe und Überschneidung von „raid“, „travessia“ und „(longo) passeio“ (dt. „Ausflug“, „Spazierfahrt“) beziehungsweise „viagem“.

⁹²⁰ So bei WOHL: *Spectacle of Flight*, S. 132 und 311 sowie bei FRITZSCHE: *Nation of Fliers*, S. 44-53 und 202-212. Diese Bedeutung dominiert auch in Wörterbüchern der deutschen Sprache. So ist „raid“ dem *Duden* nach eine „begrenzte militärische Operation, [ein] Überraschungsangriff“, vgl. Eintrag „raid“, in: Werner Scholze-Stubenrecht (Hg.): *Duden. Das große Wörterbuch der deutschen Sprache. Bd. 7: Pekt-Schi*, 3., völlig neu bearb. und erw. Auflage, 10 Bände, Mannheim / Leipzig u. a. 1999, S. 3092. Spanische Wörterbücher deuten auf unterschiedliche Richtungen hin, in die sich der Begriff in Europa und Amerika entwickelt hat. So definieren ihn die auf der Iberischen Halbinsel herausgegebenen Werke meist im Sinne einer militärischen Expedition in feindliches Gelände, vgl. Eintrag „raid“, in: Juan Gutiérrez Cuadrado / Maria Bargalló (Hg.): *Salamanca. Diccionario de la lengua española*, Madrid / [Salamanca] 1996, S. 1325 und Eintrag „raid“, in: Aquilino Sánchez Pérez (Hg.): *Gran diccionario de la lengua española. Diccionario de uso*, 7. Auflage, Madrid 1995, S. 1598. Diese Dimension taucht dagegen in Wörterbüchern des argentinischen und uruguayischen Spanisch nicht auf, die allein die Überwindung weiter Strecken als Definitionskriterium anführen, vgl. Eintrag „raid“, in: Günther Haensch / Reinhold Werner / Claudio Chuchuy (Hg.): *Diccionario del español de Argentina. Español de Argentina - español de España*, Madrid 2000, S. 518 und Eintrag „raid“, in: Ursula Kühl de Mones (Hg.): *Nuevo diccionario de Uruguayismos*, Santafé

umfassender Kulturgeschichte der Luftfahrt finden sich keine begriffsgeschichtlichen Rekonstruktionen von ‚raid‘.⁹²¹ Damit ist das Wissen zum Terminus ‚raid‘ fragmentarisch – erst recht im Hinblick auf Brasilien.

Aufgrund dieses Neulands und zugleich der Fülle an Material können hier nur stichprobenartig belegte Aussagen auf der Basis digitaler Zeitungsarchivdatenbanken getroffen werden.⁹²² In der Zeitung *O Estado de S. Paulo* tauchte der Begriff 1910 erstmalig im Zusammenhang mit Luftfahrt innerhalb der Berichterstattung über einen *raid* in Argentinien auf. 1911 mehrte sich seine Verwendung parallel zu zunehmend angekündigten und durchgeführten *raids* in Europa, den USA und Argentinien. Mit Chaves' Flug von São Paulo in Richtung Rio de Janeiro bezeichnete ‚raid‘ in dieser Zeitung zum ersten Mal ein Flugereignis in Brasilien.⁹²³ Ähnliche Ergebnisse lassen die 1911 gegründete Zeitung *A Noite* und die ab 1907 erschienene Zeitschrift *Fon-Fon* erkennen. In beiden trat der Terminus ab dem Jahr 1911 erstmalig innerhalb der Berichterstattung über Luftfahrt auf. Zunächst bezog er sich auf Kurz- oder Langstreckenflüge, die in Europa und Nordamerika stattfanden oder zumindest dort ihren Start- oder Zielpunkt

de Bogotá 1993, S. 330. Symbole in beiden Wörterbüchern geben zudem an, dass es sich dabei um eine Bedeutung handelt, die im iberischen Spanisch nicht belegt ist. Vgl. entsprechend zum argentinischen Spanisch Eintrag "raid", in: Claudio Chuchuy / Laura Hlavacka de Bouzo (Hg.): *Nuevo diccionario de argentinismos*, Santafé de Bogotá 1993, S. 512. Vgl. darüber hinaus den Kommentar zum Bedeutungswandel des Begriffes in WOHL: *Passion for Wings*, S. 294 (Endnote 71). Zwar taucht „raid“ im Sinne eines militärischen Überraschungsangriffes auch in der brasilianischen Berichterstattung auf (so während der Jahre des Ersten Weltkrieges, vgl. exemplarisch „A aviação e a guerra européa“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 02.1916, o. S.), doch offenbar erwies sich die mit der Streckenüberwindung verbundene Bedeutung als wirkmächtiger und damit langlebiger.

⁹²¹ Vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 66. Siehe dazu auch Fußnote 887.

⁹²² Für die quantitative Untersuchung nach dem Vorkommen des Treffers „raid“ in der brasilianischen Berichterstattung eignete sich das digitale Archiv des *Estado de S. Paulo* besonders gut, da seine Suchfunktion die Trefferanzahl nach Dekaden, Jahren oder sogar Monaten aufschlüsselt und zudem die einzelnen Belege anzeigt (<http://acervo.estadao.com.br/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018). Als Ergänzung diente das digitale Archiv der *Biblioteca Nacional* (<http://memoria.bn.br>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018). Dort mussten Organe gewählt werden, für die eine gute Texterkennung gewährleistet ist, um die Quote für ‚Fehlreffer‘ bestmöglich zu reduzieren. Dies traf zu auf *A Noite* und *Fon-Fon*. Mit dieser stichprobenartigen Auswahl sind sowohl die Publikationsorte São Paulo und Rio de Janeiro wie auch die Medienformate Zeitung und Zeitschrift abgedeckt. Da die Ergebnisse relativ deckungsgleich waren, lässt meines Erachtens die Untersuchung weiterer Organe keine davon stark abweichenden Erkenntnisse erwarten.

⁹²³ Vgl. Archiv-Datenbank der Zeitung *O Estado de S. Paulo* unter <http://acervo.estadao.com.br/procura/#/raid/Acervo/acervo/1/1910/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

hatten.⁹²⁴ Wie in *O Estado de S. Paulo* wurde der Begriff erstmals im Frühjahr 1912 in der Berichterstattung zu inländischen Luftfahrtereignissen eingesetzt, nämlich zu Chaves' *raid* von São Paulo in Richtung Rio de Janeiro.⁹²⁵

Damit bleibt im Hinblick auf die Begriffsgeschichte von ‚raid‘ in Brasilien und darüber hinaus festzuhalten: Der Terminus ‚raid‘ an sich war um 1910 weder ein Novum in Brasilien noch ein brasilianisches Spezifikum. Wie aus Wohls Kulturgeschichte der Luftfahrt hervorgeht, war der Begriff ebenso in Frankreich gängig⁹²⁶ und ist vermutlich auf diesem Wege nach Brasilien gelangt. So tauchte er – sowohl in der französischen wie auch in der brasilianischen Berichterstattung – bereits im Zusammenhang mit Santos-Dumonts *Demoiselle*-, ‚Ausflügen‘ auf.⁹²⁷ Neu war allerdings der zunehmende Rückgriff auf diesen Begriff innerhalb der brasilianischen Berichterstattung über i n l ä n d i s c h e Luftfahrtereignisse. Auch wenn keine systematische Auswertung aller Presseorgane vorliegt, so kann ausgehend von diesen Stichproben (und gestützt von den folgenden Ausführungen) angenommen werden, dass mit den von Chaves 1912 im Flugzeug vollbrachten Städteverbindungen in Brasilien erstmalig eine weit verbreitete und kontinuierliche Verwendung des Begriffes ‚raid‘ für in Brasilien durchgeführte Distanzflüge einsetzte.

Eine andere Geschichte vom „ersten *raid* Brasiliens“ erzählt die Sekundärliteratur und besiegelt damit zugleich die von mir schon kritisierte unreflektierte Verwendung dieses sich in bestimmten historischen Zusammenhängen herausgebildeten Begriffes. Geradezu als „Meilenstein und Gründungsakt“⁹²⁸ ist der am 22.10.1911 unter Wettbewerbsbedingungen durch den in Brasilien residierenden

⁹²⁴ Erster Beleg in *A Noite* im Kontext der Berichterstattung über die *raids* Paris - Rom und Paris - Madrid (05.08.1911). Erster Nachweis in *Fon-Fon* im Bereich der Luftfahrt für den *raid* London - Manchester (04.02.1911).

⁹²⁵ In *A Noite* wird am 19.04.1912 Chaves' Vorhaben angekündigt. *Fon-Fon* kommentiert am 04.05.1912 die Bedeutung und Reaktionen auf seinen „raid“.

⁹²⁶ Vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 65 f.

⁹²⁷ Für die französische Berichterstattung vgl. exemplarisch „Un raid de Santos-Dumont“, in: *La Vie au Grand Air*, 18.09.1909, S. 213. Online verfügbar unter <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9603933p/f7.image.r=La%20Vie%20au%20grand%20air%201909>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Nahezu zeitgleich verwendete der Pariser Korrespondent der brasilianischen *Gazeta de Noticias* den Begriff („o seu notavel raid aereo“) ebenfalls in einem Artikel über Santos-Dumont, vgl. Demetrio de Toledo: „Os ultimos feitos de Santos Dumont“, in: *Gazeta de Noticias*, 05.10.1909, S. 3 (datiert mit „Paris, 17 de Setembro“).

⁹²⁸ Im Original: „marco fundador“, vgl. VICENTE: *Campo dos Afonsos*, S. 95.

Franzosen Edmond Plauchut⁹²⁹ ausgeführte 48 Kilometer lange Flug in die brasilianische Luftfahrtgeschichte eingegangen. Die im Vorhinein festgelegte Route führte von der zentral gelegenen *Praça Mauá*⁹³⁰ zur *Ilha do Governador* und zurück über Rio de Janeiros Guanabara-Bucht. Dem Sieger winkte ein hohes Preisgeld der erst in diesem Jahr entstandenen Zeitung *A Noite*, die mit dem jüngst gegründeten *Aero-Club Brasileiro* eng zusammenwirkte und sich die Förderung der Luftfahrt in Brasilien auf die Fahnen geschrieben hatte.⁹³¹ Aus der Perspektive der Zeitgenossen handelte es sich bei diesem Ereignis vor allem um einen „Luftfahrtwettbewerb“⁹³² oder einen „Flugwettkampf“⁹³³ oder auch nur einen simplen „Flug“⁹³⁴. Obwohl der Terminus ‚raid‘ in der zeitgenössischen Berichterstattung zu diesem Flug mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit nicht fiel⁹³⁵, ging er als „erster *raid* Brasiliens“ in die Sekundärliteratur ein.⁹³⁶ Doch nicht nur hinsichtlich dieser

⁹²⁹ Bisweilen auch „Planchut“.

⁹³⁰ Tatsächlich startete Plauchut wegen der Beeinträchtigung durch die Lichtreflektion des Wassers von der *Avenida Central* (heutige *Avenida Rio Branco*) nahe des vorgesehenen Platzes, vgl. José Garcia de SOUZA: *A verdade sobre a História da Aeronáutica*, Rio de Janeiro 1943, ohne Seitenangabe und SALES: *Campo dos Afonsos*, S. 39.

⁹³¹ Zum Flug und den Wettbewerbsbedingungen vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 372 ff.

⁹³² Im Original: „curso de aviação“, vgl. exemplarisch: „O curso de aviação ...“, in: *O Estado de S. Paulo*, 23.10.1911, S. 2; „Concurso de Aviação“, in: *Careta*, 28.10.1911, S. 21 und 25; „O curso de aviação“, in: *Fon-Fon*, 04.11.1911, S. 39; „Avulsos“, in: *O Paiz*, 25.10.1911, S. 5.

⁹³³ Im Original: „prova de aviação“, vgl. exemplarisch: „O curso de aviação ...“, in: *O Estado de S. Paulo*, 23.10.1911, S. 2; „Notas de aviação“, in: *Fon-Fon*, 28.10.1911, S. 25; „Uma prova de aviação no Rio de Janeiro“, in: *O Malho*, 28.10.1911, S. 15; „Aviação“, in: *Gazeta de Notícias*, 11.10.1911, S. 2.

⁹³⁴ Im Original: „vô“, vgl. exemplarisch: „Uma prova de aviação no Rio de Janeiro“, in: *O Malho*, 28.10.1911, S. 15; „Avulsos“, in: *O Paiz*, 25.10.1911, S. 5; Antonio Quintal: „Chronica“, in: *O Fluminense*, 22.10.1911, S. 1 f., hier S. 2; „A aviação no Rio“, in: *Correio da Manhã*, 22.10.1911, S. 3 und 23.10.1911, S. 3.

⁹³⁵ Die in den letzten Fußnoten angeführten Quellen zu Plauchuts Flug verwenden den Begriff nicht. Auch die Datenbank der *Biblioteca Nacional* liefert für alle dort verzeichneten Zeitungen in Rio de Janeiro im entsprechenden Zeitraum unter den Suchbegriffen „Plauchut raid“ keinerlei Treffer. Gleiches gilt für die Datenbank des *O Estado de S. Paulo*.

⁹³⁶ Vgl. exemplarisch Bildunterschrift „Fig. 97 – Plauchut realiza o 1º reide do Brasil [...]“, in: INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 373. Ebenso als erster „reide“ bezeichnet in: MONTEIRO: *Aviação*, S. 71, als „primeiro raid aéreo“ in: VIEIRA: *Patrimônio aeronáutico*, S. 60, als „primeiro reide aéreo no Brasil“, in: SALES: *Escola Brasileira de Aviação*, S. 9. Vicente bezeichnet den Flug angesichts seines offiziellen Wettbewerbscharakters, des Preisgeldes und der vorher definierten Strecke als „primeiro *raid* no Brasil“ und damit als Meilenstein und

begriffsgeschichtlichen Divergenz verwundert diese Auszeichnung, denn derselbe Flieger hatte bereits acht Monate zuvor, am 24.02.1911, am Strand von Santos, im Rahmen des vom Stadtbezirk (*„município“*) von Santos ausgerufenen *Premio Bartholomeu de Gusmão*, eine ähnlich lange Strecke von über 45 Kilometern – mit weitaus mehr Erfolg – zurückgelegt.⁹³⁷ Dieser Flug wird von der Sekundärliteratur weder als ‚raid‘ gedeutet noch kommt ihm eine ähnlich hohe Aufmerksamkeit zu.

Die hier aufgezeigte, auf diverse Ursachen zurückführbare Diskrepanz zwischen der Auswertung des Quellenmaterials und Sekundärliteratur⁹³⁸ belegt, dass eine begriffsgeschichtliche Untersuchung durchaus neue Perspektiven auf zeitgenössisch wahrgenommene und artikulierte Zäsuren, so genannte „Erfahrungszäsuren“⁹³⁹, in der Luftfahrtgeschichte eröffnen kann. Anders als die von der Sekundärliteratur gesetzte „Deutungszäsur“⁹⁴⁰ suggeriert, setzten sich Begriffe wie ‚raid‘, in denen sich die horizontale Dimension des Fliegens und der neue erdräumliche Bedeutungshorizont von Luftfahrt kristallisiert, erst mit Edu

Gründungsakt (*„marco fundador“*), vgl. VICENTE: Campo dos Afonsos, S. 95. Damit orientiert sie sich also vorwiegend an heutigen Begriffsdefinitionen (vgl. dazu auch die Angaben bei Fußnote 887) und nicht etwa an der tatsächlichen historischen Begriffsverwendung.

⁹³⁷ Vgl. „Aereonautica [sic]“, in: Brazil-Ferro-Carril, 03.1911, S. 14 f. Dagegen stürzte Plauchut bei dem Flugwettbewerb in Rio de Janeiro aus 80 Meter Höhe ab – glücklicherweise nur ins Wasser, was ihm das Leben rettete, vgl. VICENTE: Campo dos Afonsos, S. 95.

⁹³⁸ Da diese Arbeit die Geschichtsschreibung der Luftfahrt in Brasilien nur am Rande reflektiert, können die mutmaßlichen Gründe für diese Verschiebung in der Sekundärliteratur hier nur hypothetisch angerissen werden. Einerseits nahm der Schauplatz Rio de Janeiro in der nationalen Erinnerung und Forschung zur Luftfahrtgeschichte stets mehr Raum ein als São Paulo oder gar Santos. Dies ist nicht zuletzt auf die in Rio de Janeiro angesiedelten Institutionen wie das INCAER zurückzuführen, welche die Niederschrift der nationalen Luftfahrtgeschichte entscheidend prägten. Einen Hinweis darauf, dass das Gedenken an Edu Chaves (einen *paulista*) in der Vargas-Zeit nahezu ausgelöscht wurde, gibt RODRIGUES: Herói esquecido. Ähnliches gilt für die Erinnerung an den ersten Flug in São Paulo, wie Debatten in den Zeitungen von 1935 verdeutlichen, vgl. ALEXANDRIA / NOGUEIRA: 1910. O Primeiro Voo, S. 4-7. Andererseits trug sicher auch die Einbindung des in Rio de Janeiro ausgetragenen Wettbewerbs in einen Kontext der nationalen Aufbruchsstimmung dazu bei, dass ausgerechnet dieser Flug zu einer Art Ursprungsmythos der Distanzen überwindenden Luftfahrt in Brasilien erhoben wurde. Zum „nationalistischen Geist“ (im Original: „espírito nacionalista“), der in der Gründung des *Aero-Club Brasileiro* gipfelte, vgl. INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 375 und die Angaben bei Fußnote 812.

⁹³⁹ Zu der von Sabrow vorgeschlagenen Unterscheidung zwischen „zeitgenössischer Erfahrungs- oder Ordnungszäsur“ und „nachträglicher Deutungszäsur“ vgl. die Ausführungen und Belege in Fußnote 193.

⁹⁴⁰ Zum Begriff siehe Fußnote 939.

Chaves' Distanzflügen systematisch durch. Insofern machte offensichtlich mehr als nur eine lange Strecke oder der Wettbewerbs- oder Pioniercharakter einen Flug seinerzeit in Brasilien zu einem ‚raid‘. Was Chaves' fliegerische Unternehmungen darüber hinaus auszeichnete und warum gerade diese – und nicht etwa die von Plauchut und anderen Fliegern zuvor vollbrachten Streckenflüge – für seine Zeitgenossen eine bedeutungsvolle Zäsur markierten, werde ich über anderes Quellenmaterial weiter erschließen. Auf diese Weise lassen sich spezifische, mit dem brasilianischen Erdrum in Verbindung stehende Bedeutungen von Luftfahrt herausarbeiten, die – so die übergreifende These – die Grundlage für Chaves' Heroisierung bildeten.

2.3 KARTOGRAFISCHE REPRÄSENTATIONEN FLIEGERISCHER ‚WEGE-RÄUME‘

Blättert man durch die in Alben zusammengestellten Zeitungsartikel zu Chaves' Flügen⁹⁴¹, so fällt ein visuelles Element auf, das bis zu jenem Zeitpunkt eine nachrangige Rolle in der Vermittlung von Luftfahrtereignissen in Brasilien gespielt hatte: kartografische Erzeugnisse. Diese teils relativ großformatigen, an zentraler Stelle als Teil der Berichterstattung vor allem zum Flug von São Paulo nach Rio de Janeiro abgedruckten Karten⁹⁴² sind wie alle Produkte dieser Art keine

⁹⁴¹ Gemeint sind diverse von Chaves selbst zusammengestellten Alben (insbesondere Nr. 3.158 und „MA / FSD / 007 / 03“), die Teil der Sammlung der *Fundação Santos Dumont* sind.

⁹⁴² Im Fokus dieses Unterkapitels stehen die mit folgenden Zeitungsartikeln zum *raid* São Paulo - Rio de Janeiro publizierten Karten: „O maior ‚raid‘ da America do Sul. De S. Paulo ao Rio de Janeiro“, in: *Gazeta de Noticias*, 29.04.1912, S. 1 (Abbildung 31); „O maior ‚raid‘ da America do Sul“, in: *Gazeta de Noticias*, 30.04.1912, S. 1 (Abbildung 28); „O maior ‚raid‘ da America do Sul“, in: *Gazeta de Noticias*, 01.05.1912, S. 1 (Abbildung 29); „O vôo S. Paulo-Rio. 548 kilometros em aeroplano“, in: *A Imprensa*, 30.04.1912, S. 1 (Abbildung 30); „O grande acontecimento do dia. Hoje o aviador Eduardo Chaves realiza o vôo de São Paulo ao Rio“, in: *A Imprensa*, 27.04.1912, S. 1 (Abbildung 32); „De S. Paulo ao Rio em Aeroplano. Edú Chaves não conseguiu levar a termo o seu vôo sensacional“, in: *Correio da Manhã*, 30.04.1912, S. 3 (Abbildung 33). Im Folgenden wird nur noch anhand der Abbildungsnummern (und nicht über die hier angeführten Quellenbelege) auf diese Karten verwiesen. Eine ähnlich große Flut an Karten tauchte Ende 1920 / Anfang 1921 in der Berichterstattung zum *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires auf, um den es jedoch erst im Kapitel 3.1 gehen wird. Viele der hier analysierten Karten stehen zwischen Überschrift und Textblock eines Artikels und nehmen die gesamte Artikelbreite oder zumindest mehrere Spalten ein. Heutzutage dagegen sind in der Presse abgedruckte Karten oftmals sehr klein und zwischen zwei Spalten eingepasst, vgl. W. G. V. BALCHIN: *The media map watch in United Kingdom*, in: Majella-J. Gauthier (Hg.): *Cartographie dans les médias*, Sillery, Québec 1988, S. 33-48, hier S. 38 und Majella-J.

objektiven und auch nicht gezwungenermaßen maßstabsgetreuen Abbildungen eines geografischen Raumes. Vielmehr handelt es sich um zeit- und ortsgebundene „Interpretationen und Repräsentationen“ von Raum⁹⁴³ oder auch ein „Zeichensystem [...], welches räumliche Verhältnisse oder Prozesse auf einer (meist) zweidimensionalen Ebene zur Anschauung bringt“⁹⁴⁴.

Das vermehrte und schlagartige Aufkommen dieser visuellen Repräsentationsform im Zusammenhang mit der Berichterstattung über Chaves' Flug von São Paulo nach Rio de Janeiro lässt vermuten, dass das in der und für die Presse (re-)produzierte Kartenmaterial nicht nur die mit Luftfahrt im Allgemeinen, sondern insbesondere die mit Chaves' fliegerischen Unternehmungen verbundenen zeitgenössischen Raumvorstellungen und -visionen spiegelte (und zugleich prägte⁹⁴⁵). Ähnlich wie die Begriffsgeschichte von ‚raid‘ werden die kartografischen Repräsentationen also als ein Indiz für eine von Chaves' Zeitgenossen wahrgenommene räumlich bedingte Zäsur in der lokalen Luftfahrtentwicklung und -vermittlung gedeutet. Doch was visualisieren die Karten und was sagen sie somit aus über räumliche Bedeutungshorizonte von Luftfahrt in Brasilien im Allgemeinen und Chaves' *raid* im Speziellen? Welche Rolle spielt das spezifisch ‚Dargestellte‘, welche Rolle das Medium der Karte an sich für die hier vermittelte Botschaft?

GAUTHIER: Les cartes e les diagrammes dans les médias: réflexions générales et quelques exemples procédant de la graphique, in: ebd., S. 5-14, hier S. 6.

⁹⁴³ Im Original: „[...] by representation we do not mean a literal depiction of space, but an interpretation or representation [...]“. Begriffe und kursive Hervorhebung nach Karl OFFEN / Jordana DYM: Introduction, in: Jordana Dym / Karl Offen (Hg.): *Mapping Latin America. A Cartographic Reader*, Chicago, Ill. / London 2011, S. 1-18, hier S. 8. Für ein konzises Verständnis von Karten vgl. die hier zitierte Einleitung zu dem insgesamt sehr empfehlenswerten *Cartographic Reader* und insbesondere ebd., S. 1, 3 und 6 ff.

⁹⁴⁴ RAU: Räume, S. 127.

⁹⁴⁵ Angesichts der weiten Verbreitung der Zeitungen und damit der Karten sind diese nicht nur als Ausdruck eines Raumverständnisses, sondern zugleich als mitgestaltendes Element zu verstehen, vgl. dazu auch OFFEN / DYM: Introduction, S. 14. Zur Einführung in das Feld der journalistischen Kartografie und die spezifischen Bedingungen der Produktion und Rezeption vgl. auch Majella-J. GAUTHIER: Présentation, in: Gauthier (Hg.): *Cartographie*, S. 1-4 und im selben Sammelband insbesondere GAUTHIER: Cartes e les diagrammes. Da sich die tatsächliche Rezeption – und damit Prägestkraft – der Karten anhand der hier betrachteten Quellen jedoch schwerlich nachvollziehen lässt, steht die sich an einen intendierten Kartenleser richtende Botschaft im Vordergrund.

Erdräumliche Dimensionen von Chaves' Flügen im Spiegel der Kartografie

Sowohl die vom Kartografen getroffene Auswahl der darzustellenden Elemente (und damit auch die Auslassung anderer) als auch die spezifische Repräsentation der einzelnen Komponenten spielen eine entscheidende Rolle für die einer Karte inhärente Botschaft.⁹⁴⁶ Zunächst fällt auf, dass sich der gewählte Ausschnitt in nahezu allen dieser als Teil von Zeitungsartikeln publizierten topografischen Karten an dem überflogenen Territorium beziehungsweise der Flugroute oder zumindest Teilabschnitten davon⁹⁴⁷ orientierte und sich somit innerhalb der verschiedenen kartografischen Grafiken weitestgehend entsprach.⁹⁴⁸

Insgesamt liegt keine zeitgenössische kartografische Darstellung vor, die die Flugroute in größere Dimensionen, beispielsweise das gesamte nationale Territorium oder den Kontinent, einbettete oder sie mit dem bei anderen Flügen überflogenen Raum, beispielsweise zwischen Santos und São Paulo, in Beziehung setzte. Offenbar ging es weniger um eine Lagebestimmung oder Kontextualisierung des Fluges innerhalb eines größeren Rahmens als vielmehr um das konkrete Nachvollziehen der hier vollbrachten Route beziehungsweise einzelner Streckenabschnitte, denn je kleiner der Ausschnitt, desto großmaßstäbiger und dementsprechend detailreicher konnte er auf dem begrenzten Platz einer Zeitungsseite repräsentiert werden.

⁹⁴⁶ Vgl. Ute SCHNEIDER: *Die Macht der Karten. Eine Geschichte der Kartographie vom Mittelalter bis heute*, Darmstadt 2004, S. 7 ff.

⁹⁴⁷ So in einer von der *Gazeta de Noticias* angefertigten Detailkarte, die zum 30.04.1912 auf der Titelseite erschien und Chaves' außerplanmäßige Route nahe der Küste kurz vor dem Absturz ins Meer nachvollzog (Abbildung 28).

⁹⁴⁸ Dies gilt gleichermaßen für eigens zu diesem Anlass produzierte Karten (etwa Abbildung 28 und Abbildung 29, belegt durch die Bildunterschriften „Carta topographica organizada pela ‚Gazeta““ bzw. „Carta organizada pela ‚Gazeta““) wie auch für solche, die auf vorhandene Vorlagen zurückgriffen. So reduzierte die auf einem Eisenbahnnetzplan der *Central do Brasil* basierende Karte (Abbildung 31) den ursprünglich darin repräsentierten Raum auf die für die Darstellung der Flugroute relevanten Teile. Die Vorlage trägt den Titel „As linhas da ‚Central do Brasil‘ em 1898“ und ist reproduziert in Moacir M. F. SILVA: *Geografia das Estradas de Ferro Brasileiras*, in: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística / Conselho Nacional de Geografia (Hg.): *I Centenário das ferrovias brasileiras*, Rio de Janeiro 1956, S. 1-85, hier S. 30 sowie auf <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1898redeEFCB.shtml>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

Edú em Belém? — Edú em Sant'Anna? — Em Ribeirão das Lages? — Em Itaguahy? — Cahido no mar em Mangaratiba?

A «Gazeta» envia «reporters» á Serra do M r, a Santa Cruz, a Paracamby

ÂNCIEDADE EM S. PAULO

Edú está em Mangaratiba, salvo!

A «Gazeta de Noticias» vai ao encontro do bravo aviador



O voo de Edú Chaves — Carta topographica organizada pela «Gazeta» — A linha pontuada indica a trajetoria possivel do Edú — O aviador esteve desmorteado na região de S. João Marcos, Itaguaí, Itacurussá e Mangaratiba, em cujas costas naufragou, salvando-se a nado.

Abbildung 28: „O voo de Edú Chaves [...]“, Karte zum Artikel „O maior ‚raid‘ da America do Sul“, in: *Gazeta de Noticias*, 30.04.1912, S. 1.

Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.

Bei genauem Hinsehen zeigt sich zudem, dass die Ausrichtung einiger Karten nicht der seinerzeit und bis heute größtenteils üblichen Nordung entspricht.⁹⁴⁹ Vielmehr sind insbesondere die eigens zu diesem Anlass erstellten Karten in Richtung Nordwest ausgerichtet, sodass Start-, Zielpunkt und Flugroute auf der

⁹⁴⁹ Zum Standardisierungsprozess der Nordung in der europäischen Kartografie ab dem 16. Jahrhundert siehe Eintrag "Orientation", in: Helen M. Wallis / Arthur Howard Robinson (Hg.): *Cartographical Innovations. An International Handbook of Mapping Terms to 1900*, [Tring, Herts.] 1987, S. 196-199. Zur Bedeutung und zu Reaktionen auf diese Konvention in Lateinamerika vgl. ferner OFFEN / DYM: Introduction, S. 11.

Karte auf einer horizontalen (und nicht auf einer diagonal verlaufenden) Linie liegen (Abbildung 29 und Abbildung 32).⁹⁵⁰



Abbildung 29: „De S. Paulo, do prado da Mooca, ao mar, proximo de Itacurussá [...]“, Karte zum Artikel „O maior ‚raid‘ da America do Sul“, in: *Gazeta de Noticias*, 01.05.1912, S. 1. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

Eines anderen darstellerischen Verfahrens mit dem gleichen Effekt bediente sich ein Kartenproduzent, der zwei Kartenausschnitte von São Paulo und Rio de Janeiro und der jeweiligen Umgebung versetzt zusammenmontierte und die Schnittstelle, die auch an den auf unterschiedlicher Höhe verlaufenden Breitengradlinien zu erahnen ist, mit dem darüber montierten Portrait von Edu Chaves verdeckte (Abbildung 30).

Beide Vorgehensweisen ermöglichten angesichts der waagrechten Einbettung der Grafik in den Zeitungsartikel nicht nur einen passgenaueren Ausschnitt (und damit wohl auch niedrigere Druckkosten), sondern stellten zugleich die Flugroute in den kartografischen Bildmittelpunkt. Die Verschiebung der Kartenausrichtung zugunsten der Zentralisierung eines bestimmten Kartenelementes war seinerzeit ein durchaus übliches Verfahren.⁹⁵¹ Das bewusste Abweichen von oder Ignorieren kartografisch-wissenschaftlicher Standards erklärt sich aus der Funktion des Kartenmaterials und der Argumentation der Darstellung. So war es nicht darauf

⁹⁵⁰ Offenbar lag als Vorlage für die eine Karte (Abbildung 29) eine genordnete Karte vor. So erscheinen die Ortsnamen – mit Ausnahme der Beschriftung „Oceano“ – auf der nun nach Nordwest ausgerichteten Karte nicht auf einer waagrechten, sondern auf einer leicht nach rechts geneigten (imaginären) Schriftlinie.

⁹⁵¹ Eine ähnliche kartografische Vorgehensweise lässt sich auch an einer venezolanischen Eisenbahnkarte aus dem 19. Jahrhundert aufzeigen, vgl. OFFEN / DYM: Introduction, S. 1 ff.

ausgelegt, als praktisches Instrument zur Wegerkundung zu dienen. Vielmehr stand es als Repräsentation und Symbol für ein räumlich bestimmtes Ereignis samt seines – manch eine Karte dominierenden – Akteurs.



Abbildung 30: „Edu Chaves e o trajecto da sua viagem aerea“, Karte zum Artikel „O vôo S. Paulo-Rio. 548 kilometros em aeroplano“, in: A Imprensa, 30.04.1912, S. 1. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

Die geplante und tatsächliche (oder mutmaßlich) vollzogene Flugroute von Chaves bestimmte nicht nur den wiedergegebenen Ausschnitt und die Ausrichtung des kartografischen Materials, sondern bildete zudem ein zentrales Element und das Thema der Karten, in die sie meist als unterbrochene, manchmal aber auch als durchgezogene Linie (etwa in Abbildung 33) eingezeichnet wurde.⁹⁵²

⁹⁵² Während die vor der Durchführung des *raids* veröffentlichten Karten noch zwei als möglich erachtete Routen zwischen den beiden Städten darstellten – durch das Binnenland entlang der Eisenbahnlinie zum einen und der Küstenlinie folgend zum anderen –, ist in den begleitend zum Flug publizierten Karten nur noch die (tatsächlich oder mutmaßlich) von Edu Chaves eingeschlagene Wegstrecke entlang der Eisenbahnlinie abgebildet. Für eine Wiedergabe beider Routen vgl. Karte zum Artikel „O aviador patricio Eduardo Chaves voará, na semana proxima, de São Paulo ao Rio de Janeiro“, in: A Imprensa, 23.03.1912, S. 1; erneut veröffentlicht in derselben Zeitung am 27.04.1912 mit dem Hinweis, dass Edu Chaves die Route im oberen

Eine der Karten, die sich einer Eisenbahnnetzkarte als Vorlage bediente⁹⁵³, betonte die Flugroute nicht nur mittels der abgebildeten Linie, sondern auch über die optisch auffällige Häufung von Toponymen entlang der Strecke, die weitestgehend den Eisenbahnschienen folgte (Abbildung 31).

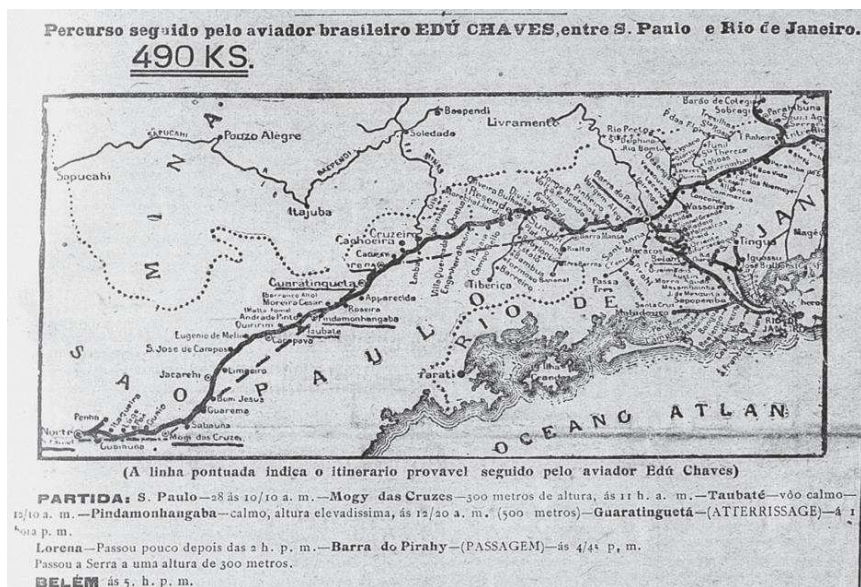


Abbildung 31: Karte zum Artikel „O maior ‚raid‘ da America do Sul. De S. Paulo ao Rio de Janeiro“, in: *Gazeta de Noticias*, 29.04.1912, S. 1.
Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.

Bildteil (also im Norden und damit durch das Binnenland) nehmen werde (Abbildung 32). Eine zu Beginn des *raids* veröffentlichte Karte (Abbildung 31) repräsentierte die wahrscheinlich von Chaves einzuschlagende Route entlang der Eisenbahnlinie. In den darauf folgenden Tagen wurde die tatsächliche Flugroute über Telegramme aus Städten, die er überflogen hatte beziehungsweise wo er gelandet war, rekonstruiert. Insbesondere als Edu Chaves als verschollen galt, konnte die Flugroute aufgrund fehlender oder unzuverlässiger Nachrichten nur vermutet werden (Abbildung 28). Nachdem genauere Details zu seinem Absturz ins Meer bekannt geworden waren, wurde die tatsächliche Route (teilweise sogar samt Absturzort) in den Karten abgebildet (Abbildung 29 sowie Abbildung 30).

⁹⁵³ Siehe dazu Fußnote 948.

Nicht also die Einwohnerzahl oder politische Bedeutung eines Ortes, sondern vielmehr seine Lage an entsprechenden Verkehrsrouten bestimmten die Aufnahme in diese Karte und damit seine Repräsentation. Die eigentlich unsichtbaren Wege durch die Luft⁹⁵⁴ wurden hier also durch ihre Relation zum Erdraum visualisiert und erlangten damit zumindest über das kartografische Medium Sichtbarkeit. Die Karten erlaubten dem Betrachter somit, den Flug, der sich über mehrere Tage erstreckte, nicht nur mittels der in den Zeitungen abgedruckten Telegramme über erreichte Etappenziele, sondern auch in Form einer bildlichen Darstellung nachzuverfolgen. Diese rückte das Moment der Bewegung durch den Raum, das sich im Flug von São Paulo nach Rio de Janeiro vollzog, ins Zentrum der Aufmerksamkeit.

Um diese Raumdurchschreitung abzubilden, lag der Rückgriff auf eine Eisenbahnlinienkarte nahe und war sicherlich nicht dem Zufall geschuldet. Zum einen orientierte sich Chaves am Schienennetz. Damit konnte seine Flugroute an einer Eisenbahnkarte leichter abgelesen beziehungsweise – aus der Perspektive des Kartenproduzenten sprechend – mit weniger Aufwand in diese hineingezeichnet werden, verzeichnete sie doch bereits die von Chaves über- und angeflogenen Ortschaften.⁹⁵⁵ Gleiches gilt für das Flussnetz, das vielen Fliegern als Navigationshilfe im Raum diente und ebenfalls in einigen Karten zu Chaves' Flug erfasst ist (in Abbildung 28 und sehr deutlich auch in Abbildung 29). Zum anderen thematisieren und repräsentieren beide Kartentypen – die zu Chaves' Flug sowie die zu den Eisenbahnlinien – diejenigen Raumformationen, die Rau in ihrer Systematisierung als „Wege-Räume“ bezeichnet: Diese „stellen [...] Verbindungen zwischen zwei oder mehr Orten her beziehungsweise dienen dazu, Distanzen zu überwinden“⁹⁵⁶.

Der Fokus auf die Bewegung durch den Raum wird in manchen Artikeln durch die Text-Bild-Relation gestützt. Bildunterschriften, die auch als Kartentitel

⁹⁵⁴ Anders als das Automobil oder die Eisenbahn und ähnlich wie das Schiff bedarf das Flugzeug ja gerade keiner befestigten Wege. Damit sind die möglichen Flugrouten quasi unbegrenzt. Vgl. dazu auch JÜRGENS: Erschliessung Südamerikas, S. 2. Sandro Fehr fasst diese Charakteristik in seiner Überschrift „Unsichtbare Verkehrswege“ beziehungsweise im Begriff „virtuelle Verkehrswege“ (S. 38), vgl. Sandro FEHR: Unsichtbare Verkehrswege. Vom Sichtflug der Pioniere zum internationalen Luftstrassensystem, in: *Wege und Geschichte* H. 2 (2011), S. 35-40.

⁹⁵⁵ Dabei vergaß der Kartenbearbeiter wohl, den Namen der Bahnstation „Norte“ in das Toponym „São Paulo“ abzuändern (Abbildung 31).

⁹⁵⁶ Begriff und Zitat nach RAU: Räume, S. 143.

gelesen werden können, stellen Edu Chaves als Akteur und die von ihm bei seinem „Flug“ („vôo“) oder auch auf seiner „Luftreise“ („viagem aerea“) vollzogene „Route“ („trajecto“ oder „itinerario“), nämlich „Von S. Paulo, vom Mooça-Feld, zum Meer, nahe Itacurussá“, in den Mittelpunkt.⁹⁵⁷ Wie bereits erwähnt, prangt auf einer Karte gar Edu Chaves’ Antlitz (Abbildung 30). Sein Abbild vereint die durch die Collagentchnik getrennten Start- und Zielpunkte auf ein Neues. Die Bildgestaltung bestärkte insofern seine symbolische Bedeutung als unauslöschlich mit diesem (alles andere als geografisch korrekt dargestellten) ‚Wege-Raum‘ verbundenen Akteur, ja sogar gewissermaßen als Schöpfer dieses fliegerischen ‚Wege-Raumes‘.⁹⁵⁸

Die Erklärungen der Kartensymbole in den entsprechenden Bildunterschriften – Legenden existieren nicht – erweisen sich als selektiv, denn sie erschließen nur eines dieser Elemente, nämlich die durchgehende oder unterbrochene Linie, die die von Chaves eingeschlagene Route und damit seinen Reiseweg („itinerario“, „trajecto“, „percurso“, „trajectoria“) repräsentiert.⁹⁵⁹ Offenbar erschienen alle anderen Zeichen – ob diese nun für Flüsse, Erhebungen, Grenzen, Eisenbahnlinien oder Ortschaften standen – entweder als hinreichend bekannt oder als wenig

⁹⁵⁷ Die entsprechenden portugiesischen Bildunterschriften lauten wie folgt: „O vôo de Edu Chaves“ (Abbildung 28); „De S. Paulo, do Prado da Mooça, ao mar, proximo de Itacurussá“ (Abbildung 29); „Edu Chaves e o trajecto da sua viagem aerea“ (Abbildung 30); „O itinerario do aviator“ (Abbildung 33).

⁹⁵⁸ Das Beispiel dieser versetzt zusammenmontierten und mit dem Portrait des Fliegers auf der Schnittstelle versehenen Karte verdeutlicht, dass journalistische Karten nicht nur im Zeichen des Mangels gedeutet werden sollten. Über den Blick von Geografen wie Balchin hinaus, der die Kartografie in der Presse auf Unzulänglichkeiten wie fehlende Titel, Legende und Maßstab sowie ausbleibende Angaben zur Orientierung und verzerrende Projektionen untersucht, die oftmals auf die dem Bereich der Grafik (und nicht der Kartografie) entstammenden Urheber der Karten zurückzuführen seien (vgl. BALCHIN: Media map watch, S. 33 und 35-39), sollte klar sein, dass es bei Karten generell (und insbesondere bei den hier analysierten) eben nicht nur um die räumliche Orientierung oder Lokalisierung der Geschehnisse, sondern auch um Symboliken geht, bei denen gerade die vermeintlichen Mängel (und auch der Versuch ihrer Vertuschung) wichtige Hinweise auf die Absichten der Kartenproduzenten liefern.

⁹⁵⁹ Vgl. entsprechende Erklärungen der Kartensymbole: „A linha pontuada indica o itinerario provavel seguido pelo aviator Edú Chaves“ (Abbildung 31); „A linha pontuada indica a trajetoria possivel de Edú“ (Abbildung 28); „A trajetoria da aeroplano de Edú é assignalada por uma linha pontuada“ (Abbildung 29); „A linha ponteada [sic] marea o trajecto...“ (Abbildung 30). In einer Karte (Abbildung 33) ist die Erklärung des Liniensymbols sogar direkt in die Karte eingeschrieben: „Percurso feito por Chaves“.

relevant für das Verständnis der Botschaft der Karte, die sich ganz auf die fliegerische Wegstrecke von Edu Chaves konzentrierte.

Zu einigen Karten wurden die von Chaves zurückgelegten Kilometer in einer der vielen Über- und Unterschriften explizit angeführt und betonten somit die bewältigte Distanz: „548 Kilometer im Flugzeug“⁹⁶⁰. Auch wenn die Karten allesamt eines Maßstabes entbehrten, vermochten die Rezipienten die Dimension der überwundenen Entfernung einzuschätzen, handelte es sich doch um die bedeutendsten Städte des Landes. Mehr als eine reine Zusatzinformation repräsentierten diese Zahlen das Novum und damit die Bedeutung dieser fliegerischen Unternehmung, denn die bisher längsten Flüge in Brasilien überwanden ungefähr ein Zehntel dieser Strecke. Dies gilt gleichermaßen für Plauchuts bereits erwähnte Streckenflüge über die Guanabara-Bucht in Rio de Janeiro und am Strand bei Santos im Jahr 1911⁹⁶¹, für die Flugversuche von Rio de Janeiro in die Gebirgsstädte Petrópolis und Teresópolis im Kontext der verlängerten *Semana de Aviação* im Januar 1912⁹⁶² wie auch für den gemeinsamen Flug von Garros und Chaves am 09.03.1912 von Santos nach São Paulo. Der Flug von São Paulo in Richtung Rio de Janeiro ging damit – und das spiegelt das kartografische Material zumindest in Bezug auf den hier formulierten Distanzrekord – als „der längste und gefährlichste, der je in Brasilien in Angriff genommen wurde“⁹⁶³, in die nationale Geschichte ein.

In einer weiteren Ausgabe werden unter der Überschrift in zwei Kästen der Start- und Zielpunkt des *raids* grafisch hervorgehoben (Abbildung 32).

⁹⁶⁰ Im Original: „548 kilometros em aeroplano“, vgl. Abbildung 30.

⁹⁶¹ Vgl. dazu die Ausführungen am Ende von Kapitel 2.2 (zwischen den Fußnoten 928 und 937).

⁹⁶² Im Rahmen der verlängerten *Semana de Aviação* waren drei Flüge mit Passagieren jeweils von Rio de Janeiro nach Santa Cruz / Sepetiba (via Deodoro) und in die Gebirgsstädte Petrópolis und Teresópolis [zeitgenössisch: Therezopolis] geplant, für die die Regierung sogar Preisgelder ausgeschrieben hatte. Deren Umsetzung ist jedoch nur teilweise belegt. Zur Ankündigung vgl. unter anderem „Aviação“, in: *Gazeta de Noticias*, 12.01.1912, S. 3. Zur Polemik um Garros' (wohl nicht vollständig umgesetzten) Flug nach Teresópolis vgl. BLAY: Roland Garros, S. 10 ff. Zu dem von Garros erfolgreich vollbrachten Flug von Rio de Janeiro nach Petrópolis und zurück vgl. „Aviação. Um grande voo de Garros“, in: *Gazeta de Noticias*, 29.01.1912, S. 3. Ein erfolgreicher Flug von Garros nach Deodoro (nicht aber bis nach Santa Cruz oder gar Setetiba) ist Thema in „A primeira semana de aviação no Rio“, in: *Gazeta de Noticias*, 22.01.1912, S. 3 („Garros vae ao Deodoro“). Darüber hinaus liegen mir keine Belege zu Flügen nach Santa Cruz oder Setetiba vor.

⁹⁶³ Im Original: „o mais longo e perigoso que se emprehendeu no Brazil“, vgl. „Eduardo Chaves“, in: *O Paiz*, 02.05.1912, S. 3.



Abbildung 32: „Os dois traçados do vôo de hoje [...]“, Karte zum Artikel „O grande acontecimento do dia. Hoje o aviador Eduardo Chaves realiza o vôo de São Paulo ao Rio“, in: A Imprensa, 27.04.1912, S. 1. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

Sie sind verbunden durch einen Balken, der an eine schematisch vereinfachte Repräsentation eines Verkehrsweges erinnert. Der linke – entsprechend üblicher kartografischer Darstellungsmodi ‚westlich‘ gelegene – informiert über den Abflug aus dem „Parque Antarctica“ in São Paulo, der rechte prognostiziert – analog zu Rio de Janeiros Position auf der dazugehörigen Karte – seine Ankunft im dortigen „Jockey Club“. Ob diese Links-/ Rechts-Aufteilung letztlich tatsächlich räumlich-kartografischen oder vielmehr chronologischen Kriterien geschuldet war – links steht in der westlich geprägten Schriftkultur für

Vergangenes, rechts für Zukünftiges⁹⁶⁴ – oder gar ein Zufallsprodukt war⁹⁶⁵, muss offen bleiben. Unabhängig von den gestalterischen Absichten entsprach die grafische Anordnung der Orte in den Boxen aus Rezipientensicht der Position von São Paulo und Rio de Janeiro in gemeinhin genordeten Karten. Durch diese doppelte grafisch-kartografische Hervorhebung von Start- und Zielpunkt trat die mit diesem Flug zu vollziehende Annäherung der beiden Städte in den Vordergrund. Die Verknüpfung zweier Punkte der Erdoberfläche begann zwar nicht mit Edu Chaves, erlebte mit seinen Streckenflügen aber ihren ersten Höhepunkt. So verbanden bisherige Überlandflüge (etwa diejenigen Plauchuts) landschaftliche Punkte oder markante Plätze innerhalb einer Stadt oder allenfalls (wie diejenigen der *Semana de Aviação*) Rio de Janeiro mit kleineren Gebirgstädtchen der Umgebung, nicht aber – wie es Chaves' *raid* vorsah – gleich zwei kulturell, politisch oder wirtschaftlich bedeutenden Zentren des Landes.⁹⁶⁶

Der an die eisenbahnnetzbaasierte Karte anschließende Textteil verzeichnet auf der Route liegende Orte samt der Start-, Lande- oder Überflugzeiten des Piloten und weiterer Informationen wie der Flughöhe (Abbildung 31).⁹⁶⁷ Diese Lokaltäten sind in der dazugehörigen Karte durch Unterstreichungen hervorgehoben und kennzeichnen somit die bisher zurückgelegte Strecke von 490 Kilometern, eine Zahl, die ebenfalls in der Unterzeile des Titels gesondert angeführt ist. Die Einzelheiten zu den überflogenen Orten erschienen besonders am Tag der Veröffentlichung von hoher Relevanz, da Edu Chaves als verschollen galt und sein Aufenthaltsort nur durch Eingrenzung vermutet werden konnte. Gleichzeitig

⁹⁶⁴ Diesem Muster entspricht ein ähnlich gelayouteter Artikel über den Flug von Rio de Janeiro nach Buenos Aires, der ebenfalls links den Startpunkt und vergangene Etappen, rechts zukünftige Etappen und den Zielpunkt in einem Kasten eingerahmt präsentierte. In diesem Fall korreliert die Gliederung jedoch nicht mit der kartografischen Position von Start- und Zielpunkt (gemäß üblicherweise genordeten Karten). Vgl. „O ‚raid‘ aereo Rio – Buenos Aires“, in: [Correio da Manhã, 28.12.1920], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 03“).

⁹⁶⁵ Dafür spricht ein anderer derart gestalteter Header zum Flug von São Paulo nach Rio de Janeiro aus der gleichen Zeitung, bei dem die links-/ rechts-Aufteilung weder mit chronologisch noch mit kartografisch bestimmten Ordnungskriterien korrespondiert, vgl. „O vôo de S. Paulo ao Rio de Janeiro pelo aviador Edu. [sic] Chaves, será sabbado proximo“, in: A Imprensa, 26.03.1912, S. 1.

⁹⁶⁶ Auch der erste große Automobil-*raid* in Brasilien verband im Jahr 1908 genau diese beiden Städte, vgl. MELO: Automóvel, S. 197.

⁹⁶⁷ Auch eine der Unterüberschriften desselben Artikels präsentiert eine Auswahl dieser Orte samt Ab- und Überflugzeiten.

erinnerte diese textbildliche Markierung von Orten auf der Route aber auf einer allgemeineren Ebene daran, dass der Flug nicht im ‚luftleeren‘ Raum stattfand, sondern Ortschaften der Erdkugel überflog und letztlich auch miteinander verband.

Auffällig ist, dass selbst in minimalistisch gehaltenen Karten zum Flug von São Paulo nach Rio de Janeiro die Grenzen zwischen den Bundesstaaten deutlich markiert sind und meist auch die dadurch abgetrennten bundesstaatlichen Territorien beschriftet sind (Abbildung 30 und Abbildung 33).

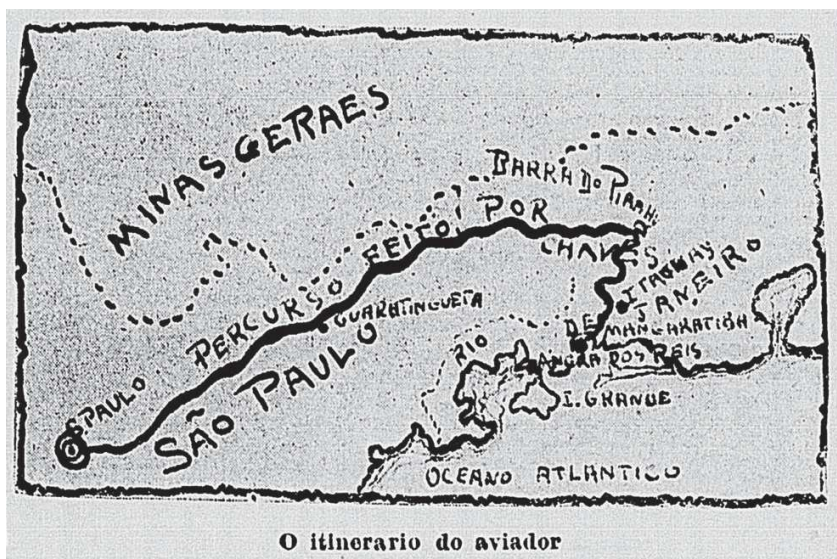


Abbildung 33: „O itinerario do aviador“, Karte zum Artikel „De S. Paulo ao Rio em Aeroplano. Edú Chaves não conseguiu levar a termo o seu vôo sensacional“, in: *Correio da Manhã*, 30.04.1912, S. 3. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*.

Offensichtlich war nicht nur die zurückgelegte Distanz an sich und die Anbindung unterschiedlicher Ortschaften erwähnenswert, sondern auch das grenzüberschreitende Moment des Fliegens. Dabei erschienen das Überwinden von – wenngleich auf dem Bodenraum von Menschenhand gezogenen und zu diesem Zeitpunkt für den Luftraum noch irrelevanten – politischen Grenzen und das Verbinden der buchstäblich ‚angrenzenden‘ Bundesstaaten und derer Ortschaften durch das Flugzeug als zwei Seiten derselben Medaille. Mehr als nur

eine bloße Information zur Orientierung für den Leser deutet diese vom Kartenzeichner oder -bearbeiter getroffene Auswahl an, welche Bedeutung dem *raid* als erster Schritt einer über lokale Grenzen hinausweisenden, landesweiten Erschließung des Territoriums per Flugzeug beigemessen wurde.

Unterschiedliche Mittel der Darstellung wie der gewählte Kartenausschnitt, die eingezeichnete Flugroute und das Text-Bild-Verhältnis rückten also die grenzüberschreitende und distanzüberwindende Bewegung durch den Raum sowie die Verbindung verschiedener Städte auf der Route und insbesondere zwischen Start- und Zielpunkt in den (visuellen) Fokus der Berichterstattung über Chaves' Flug. Damit ist auch klar, was diesen Flug von den vorherigen am Schauplatz Brasilien unterschied: zum einen die enorme, alle bisherigen Maßstäbe brechende Distanz, zum anderen Start- und Zielpunkt dieser Route. Mit dem Flug von São Paulo nach Rio de Janeiro verband Chaves nicht nur die politischen und wirtschaftlichen Zentren des Landes, sondern zugleich die Hauptstädte zweier aneinander grenzender Bundesstaaten. Chaves' Unternehmung stand somit für weitaus mehr als ‚nur‘ die ‚Eroberung der Lüfte‘. Nicht zuletzt erklären diese in den kartografischen Repräsentationen zentralen erdräumlichen Dimensionen des Fliegens, warum Chaves' Streckenflüge für seine brasilianischen Zeitgenossen eine Zäsur markierten, die sich ebenso in der systematischen Verwendung des Begriffes ‚raid‘ kristallisierte.

*Raumzeitliche Dimensionen: beschleunigte Fortbewegung, ‚geschrumpfte‘
Distanzen und zusammenrückende (‚Leer-‘) Räume*

Chaves vollbrachte also einen Pionierflug über eine weite Distanz und zwischen bedeutenden Städten und Bundesländern. Dabei vollzog sich die Verbindung – und diesen Zusammenhang vermögen die aufgelisteten Start-, Lande- und Überflugzeiten aufzuzeigen (Abbildung 31) – weitaus schneller als mit seinerzeit gängigen Verkehrsmitteln, sieht man einmal von der Verzögerung durch Chaves' Absturz ins Meer ab. So startete Chaves gemäß der hier gemachten Angaben um 10.30 Uhr morgens in São Paulo, landete gegen 13 Uhr am Zwischenhaltepunkt Guaratinguetá und hatte damit in zweieinhalb Stunden mehr als ein Drittel der Strecke überwunden. In weiteren drei Stunden erreichte er die Station Belém und hätte damit – wäre er nicht vom Weg abgekommen – in absehbarer Zeit die Route nach Rio de Janeiro vollbracht. Den hieraus abzuleitenden sechs bis acht Stunden Gesamtflugzeit stand mit der damals üblichen Reise-

zeit von rund zwölf Stunden im Zug – dem in der dazugehörigen Karte repräsentierten Hauptverkehrsmittel zwischen diesen zwei Städten – nahezu das Doppelte gegenüber.⁹⁶⁸ Diesen durch die Luftfahrt neu geschaffenen Möglichkeiten und den damit verbundenen Hoffnungen trägt die Linienführung in der Karte Rechnung. So handelt es sich bei der eingezeichneten Flugroute um die einzige gerade gezogene Linie innerhalb des Kartenbildes, die somit im Kontrast zu der buchstäblich nicht ‚auf Luftlinie‘ verlaufenden Eisenbahnlinie steht und die direktere, von den Gegebenheiten der Erdoberfläche unabhängige⁹⁶⁹ und zugleich schnellere Überwindung von Distanzen suggeriert.

Die vorliegenden Zeugnisse lassen vermuten, dass im Zuge der Einführung von Flugzeugen in Brasilien ein Umbruch in der Zeit-/Raum-Erfahrung einsetzte, ähnlich wie ihn Stephen Kern in seiner Studie zu Europa und Nordamerika beschrieben hat.⁹⁷⁰ Besonders deutlich zeigt sich dies an einer Karikatur mit kartografischen Elementen, die anlässlich des zwei Jahre später, am 5. Juli 1914 von Chaves vollbrachten Direktfluges zwischen São Paulo und Rio de Janeiro in *O Malho* erschien (Abbildung 34).⁹⁷¹ Wie aus dem Flugzeug blickt der Betrachter auf den von Chaves durchflogenen Raum. Der ‚Wege-Raum‘ konstituiert sich über eine leicht geschwungene, aber relativ gerade verlaufende Linie, die eine fiktive Route auf direktem Wege zwischen den zentralen Start- und Zielpunkten „São Paulo“ und „Rio [de Janeiro]“ repräsentiert. Sie ist mit „400 kilometros“ (dt. „400 Kilometer“) beschriftet und hebt somit die mit diesem Flug vollzogene Distanz hervor. Nicht nur die gewählte Vogelperspektive, sondern auch das

⁹⁶⁸ Die Reisedauer von zwölf Stunden im Zug entnehme ich einer zeitgenössischen Quelle, zitiert in João Emilio GERODETTI / Carlos CORNEJO: *Lembranças de São Paulo. O interior paulista nos cartões-postais e álbuns de lembranças*, São Paulo 2003, S. 48. Zudem wird diese für 1920 auf immer noch etwa 11 Stunden angesetzt, vgl. João Emilio GERODETTI / Carlos CORNEJO: *As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças*, São Paulo 2005, S. 41. Auch das Dampfschiff ab Santos beschleunigte die Reise keineswegs. Dampfer benötigten weitaus länger für die Strecke zwischen Santos und Rio de Janeiro, wie aus diversen Ankündigungen der Informationssparte „Movimento dos Portos“ im *Estado de S. Paulo* hervorgeht. Dort werden als Reisedauer beispielsweise 19 Stunden (26.10.1912, S. 7) oder 22 Stunden (27.02.1912, S. 6) angegeben. Dazu kam die Anreise mit dem Zug von São Paulo nach Santos.

⁹⁶⁹ Zur Bedeutung des Verkehrsträgers Flugzeug als ein von Hindernissen der Erdoberfläche unabhängiges Mittel der Raumüberwindung und zur verhältnismäßig geringen Beeinflussung der Erdoberfläche durch den Flugverkehr vgl. JÜRGENS: Erschliessung Südamerikas, S. 1 ff.

⁹⁷⁰ Vgl. KERN: *Culture of Time and Space*, passim.

⁹⁷¹ Storni: „Salada da Semana“, in: *O Malho*, 11.07.1914, S. 35. Als Farbproduktion online verfügbar im digitalen Archiv der *Biblioteca Nacional* unter <http://memoria.bn.br>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

Auch in Brasilien schienen also mit der durch Luftfahrt beschleunigten Fortbewegung Distanzen zu ‚schrumpfen‘, da sie in kürzerer Zeit überwunden werden konnten.⁹⁷⁴ Einige der bisher vorgestellten Karten und insbesondere kartenähnliche Darstellungen wie diese repräsentierten insofern mittels unterschiedlicher kartografischer und bildgestalterischer Verfahren den „Flug, mit dem Eduardo Chaves den Raum zwischen S. Paulo und Rio [de Janeiro] durchschnitt“⁹⁷⁵. Gleichzeitig lässt sich die in dieser Illustration aufgegriffene kulturübergreifende Erfahrung des ‚Zusammenrückens von Zeit und Raum‘ nicht nur auf die nun subjektiv näher beieinander erscheinenden Orte São Paulo und Rio de Janeiro, sondern auch auf das ‚Schrumpfen‘ weitläufiger ‚Leerräume‘ zwischen diesen und anderen Zentren im Landesinneren beziehen, die nun mit dem Flugzeug quasi in einem ‚Sprung‘ überwunden und damit ‚bezwungen‘ werden konnten.⁹⁷⁶

Chaves verband also zwei bedeutende Zentren des Landes und zugleich Hauptstädte zweier aneinander grenzender Bundesstaaten über einen ‚leer‘ erscheinenden Raum hinweg. Die Bedeutung dieses grenzüberschreitenden Fluges über eine aus damaliger Perspektive lange Distanz in zunehmend kürzerer Zeit spiegelt sich in dem hier vorgestellten kartografischen Material. Kartografische Repräsentationen rückten somit erdräumliche wie auch damit verknüpfte raumzeitlichen Dimensionen des *raids* in den Fokus.

Der Kartentypus des Itinerars als Verweis auf die historische Erschließung des brasilianischen Binnenlands

Die dem Kartenmaterial inhärente Botschaft ergibt sich jedoch nicht allein aus dem ‚Dargestellten‘, sondern auch aus dem gewählten Medium der Karte an sich

⁹⁷⁴ Der Humangeograf David Harvey fasst diese Transformation mit dem Begriff der „time-space-compression“ (dt. „Zeit-Raum-Verdichtung“), vgl. HARVEY: Condition of Postmodernity, passim. Stephen Kern greift auf die Kategorien der Geschwindigkeit („speed“) und der darauf basierenden Wahrnehmung einer Beschleunigung („accelerations“; „faster“) einerseits und der Kategorie der Distanz („distance“), die als zunehmend ‚schrumpfend‘, ‚kürzer‘ oder gar ‚vernichtet‘ empfunden wurde („shrinking“; „annihilation“; „shortened“) andererseits zurück, vgl. KERN: Culture of Time and Space, passim, vor allem Kapitel 5 „Speed“ (S. 109-130) und Kapitel 8 „Distance“ (S. 211-240).

⁹⁷⁵ Im Original: „vão com que Eduardo Chaves cortou o espaço entre S. Paulo e o Rio“, vgl. Júlia Lopes de Almeida: „Dois dedos de Prosa“, in: O Paiz, 07.05.1912, S. 1.

⁹⁷⁶ Ich komme in den folgenden Teilkapiteln auf diese für das brasilianische Raumverständnis zentralen ‚Leerräume‘ zurück. Explizit dazu vgl. etwa Fußnote 1055.

und insbesondere aus dem spezifischen Kartentypus, dem ‚Itinerar‘, der als prototypische kartografische Repräsentationsform von ‚Wege-Räumen‘ gelten kann. Dabei handelt es sich um eine der ältesten Kartenarten, die auf ein bestimmtes Transportmittel beschränkte Verbindungswege zwischen verschiedenen Orten und oft auch die dazugehörigen Distanzen aufzeigt.⁹⁷⁷ Der Rückgriff auf den *Itinerar* zur Darstellung fliegerischer ‚Wege-Räume‘ ist keine brasilianische Eigenheit, fanden sich doch ebenso *Itinerar*-Karten zu den ersten Routenflügen in Europa oder in den USA.⁹⁷⁸ Gleichwohl evozierte dieser Kartentypus in Brasilien spezifische Ideen, die auf die lokale Geschichte und entsprechende kartografische Produktionsmuster zurückverweisen.

Im 18. und 19. Jahrhundert nahm das *Itinerar* – meist auf Fuß- und Wasserwege ins Landesinnere bezogen – einen bedeutsamen Platz in der brasilianischen Kartografie ein.⁹⁷⁹ Dabei spiegelte die kartografische Produktion von *Itineraren* (wie

⁹⁷⁷ Vgl. Eintrag "Route Map", in: Wallis / Robinson (Hg.): *Cartographical Innovations*, S. 57-58. *Itinerare* lassen sich etwa schon für die ägyptische Hochkultur 2000 Jahre v. Chr. nachweisen. Bekannte Exemplare sind vor allem Wegekarten des römischen Imperiums, auf deren Basis sich dieser Kartentypus im Mittelalter verbreitete. Als Antwort auf die neuen Fortbewegungsmöglichkeiten erfreute sich das *Itinerar* im 19. Jahrhundert in Form von Rad- und Eisenbahnkarten neuer Beliebtheit (vgl. ebd.).

⁹⁷⁸ Vgl. exemplarisch den Frontseiten-Zeitungsartikel „Le premier Voyage en Aéroplane“ aus *Le Matin* vom 31.10.1908 zu Farmans Flug vom Flugfeld von Châlons nach Reims, der eine Karte des „Itinéraire du voyage aérien de Farman“ enthält, reproduziert in: WOHL: *Passion for Wings*, S. 49 (Abb. 63) und online verfügbar unter <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k568866g>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Für das in eine Panoramakarte eingezeichnete *Itinerar* zu der von Blériot vollbrachten Überquerung des Ärmelkanals, erschienen in *L'Illustration* vom 31.07.1909, vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 56. Für die USA liegt ein aufwendig gestaltetes *Itinerar* auf einem Plakat zum 1911 vollbrachten Transkontinentalflug von Calbraith Perry Rodgers zwischen der Ost- und Westküste vor, reproduziert in: PRENDERGAST: *Pioniere der Luftfahrt*, S. 124 f. Zur Kontextualisierung von Flug und Plakat vgl. ebd., S. 119, 122 f. und 125. Für eine in einer brasilianischen Zeitung veröffentlichte Übersichtskarte eines in Ostfrankreich durchgeführten Rundfluges und weiteren militärischen Erkundungsflügen in derselben Region vgl. „Mappa do Circuito de Leste e dos ‚raids‘ aereos militares“, veröffentlicht mit dem Artikel „As victorias da aviação. O circuito de Leste“, in: *O Estado de S. Paulo*, 09.09.1910, S. 7.

⁹⁷⁹ Vgl. dazu Isa ADONIAS: *Mapa: Imagens da Formação Territorial Brasileira*, Rio de Janeiro 1993, S. 50. Für entsprechende Karten vgl. exemplarisch „Itinerário [sic] de São Paulo à Cuyabá“ (1838), in: Roberto BERTANI / Adriana Matias CLARO (Hg.): *Leituras Cartográficas Históricas e Contemporâneas*, São Paulo 2003, S. 56; „Mapa das Capitânicas de Mato Grosso, Goiás e São Paulo em que se notam os caminhos de São Paulo para Cuiabá“ (1853), in: ebd., S. 60; „Carta do Continente das Capitânicas de Mato Grosso, de Goiás e de S. Paulo, com huma configuração de todos os rios, e serras, com os dois caminhos de S. Paulo para Cuyaba, hum pelas margens dos rios, outro por terra“ (1764), in: ebd., S. 64. Weitere Kartenbeispiele bei

auch diejenige anderer Kartenarten) das bei Expeditionen gewonnene Wissen um Zugangswege ins Binnenland und somit auch die Macht über das (abgesehen von indigenen Bevölkerungsgruppen) kaum besiedelte und daher wenig erschlossene und zugleich zwischen spanischer und portugiesischer Kolonialmacht umstrittene Gebiet.⁹⁸⁰ In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts rückten kartografische Repräsentationen von Eisenbahnlinien und Straßen und damit die von neuen Verkehrstechnologien unterstützte Erschließung des Landes in den Vordergrund.⁹⁸¹ Der Rückgriff auf den Kartentypus des *Itinerars* rief insofern diese sich durch Brasiliens Geschichte ziehenden Fragen nach der Erkundung und Nutzbarmachung des (imperialen und später nationalen) Territoriums nun im Kontext der Luftfahrt wieder wach.

Damit gingen Funktionen und Wirkungen der zum *raid* São Paulo - Rio de Janeiro produzierten kartografischen Erzeugnisse über die bloße Veranschaulichung der überwundenen Strecke und die grafische Hervorhebung des Momentes der Bewegung durch den Raum hinaus, denn Karten sind nicht nur Mittel der Orientierung im Raum, sondern auch Ausdruck des Wissens und der Macht über einen Raum.⁹⁸² Mit anderen Worten: Den hier präsentierten topografischen Darstellungen ist eine doppelte Bedeutung inhärent, die sich aus dem ‚Dargestellten‘ einerseits und dem technischen Verfahren der Kartierung

Antônio Gilberto COSTA: *Relação de Mapas, Plantas, Cartas e outros Documentos*, in: Antônio Gilberto Costa (Hg.): *Roteiro prático de cartografia: da América portuguesa ao Brasil Império*, Belo Horizonte 2007, S. 225-250, hier S. 233 f. und 236 f.

⁹⁸⁰ Zur Bedeutung der Kartografie im Kolonisations- und damit Eroberungsprozess, zur langen Tradition von Grenzkarten in der iberischen Kolonialgeschichte und zur Rolle der kartografischen Produktion im Kontext der Grenzdemarkationen und auch -streitigkeiten zwischen Portugiesisch- und Spanisch-Amerika im 18. und 19. Jahrhundert und zu entsprechenden Kartenbeispielen vgl. BERTANI / CLARO: *Leituras Cartográficas*, S. 10 f.; Max Justo GUEDES: *Introdução*, in: Costa (Hg.): *Roteiro prático*, S. 19-27, hier S. 25 f. und passim; Antônio Gilberto COSTA: *Dos roteiros de todos os sinais da costa até a carta geral: um projeto de cartografia e os mapas da América portuguesa e do Brasil Império*, in: ebd., S. 83-224, hier S. 167, 229 f. und 245; ADONIAS: *Mapa*, S. 18, 50, 67 und 78 f.; Eintrag "Boundary Map", in: Wallis / Robinson (Hg.): *Cartographical Innovations*, S. 93-94 sowie Luciano TRIGO / FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL / SAFRA INSTITUTO CULTURAL: *Biblioteca Nacional*, São Paulo 2004, S. 277 und 284 f.; zur Manipulation von Karten aus geopolitischen Gründen vgl. zudem Paulo MICELI: *O Tesouro dos Mapas. A Cartografia na Formação do Brasil. Exposição da Coleção Cartográfica do Instituto Cultural Banco Santos*, São Paulo [2002], S. 234.

⁹⁸¹ Vgl. COSTA: *Roteiros*, S. 175.

⁹⁸² Vgl. dazu auch OFFEN / DYM: *Introduction*, S. 8.

andererseits ergibt.⁹⁸³ So verweist das an den Kartentypus des *Itinerars* anknüpfende Material über die mit Chaves' *raid* verbundenen räumlichen Dimensionen hinaus auf die Bedeutung der Kartografie innerhalb der „Fortschrittsgeschichte naturwissenschaftlich-technischen Wissens“⁹⁸⁴ im Allgemeinen und deren Einsatz im Kontext der inneren Kolonisation Brasiliens im Speziellen. Als zeitgenössische räumliche Repräsentation, aber auch als Fortsetzung einer spezifischen kartografischen Tradition spiegelten und reproduzierten diese durch die hohen Zeitungsauflagen weit verbreiteten Abbildungen insofern die Vorstellung einer dank der Luftfahrt auf neue (und beschleunigte) Weise erschließbaren und damit enger zusammenrückenden Nation. Diesen Aspekt gilt es in den folgenden Teilkapiteln anhand weiterer Beispiele zu untermauern.

2.4 DER ÜBERFLOGENE NATURRAUM IN KARIKATUREN UND BESCHREIBUNGEN

Die Analyse des in Zeitungen veröffentlichten Kartenmaterials ergab, dass nicht nur die horizontal ausgerichtete Fortbewegung, die sich bereits am Begriff ‚raid‘ ablesen ließ, sondern der spezifische Start- und Zielpunkt, die als enorm empfundene (und zugleich ‚schrumpfende‘, da schneller überwundene) Distanz zwischen diesen und das grenzüberschreitende Moment die mit Chaves' *raid* von São Paulo nach Rio de Janeiro verbundene zeitgenössische Raumwahrnehmung bestimmten. Damit handelt es sich also um Kriterien, die aus der erdräumlichen Dimension des Fliegens resultieren. Im kartografischen Fokus standen human-geografische Faktoren wie die sich auf der Erdoberfläche befindenden Ortschaften samt ihrer relativen Lage zueinander, politische Grenzen sowie bestehende und im Entstehen begriffene Verkehrsrouten. Dagegen spielten physische Elemente des überflogenen Bodenraums – abgesehen von dem als Orientierung dienenden Flussnetz und der Küstenlinie – in den Karten eine nachrangige Rolle. Dies bedeutet jedoch keinesfalls, dass diesen innerhalb der mit dem Fliegen verbundenen kollektiven Raumwahrnehmungen und -vorstellungen ein geringer Stellenwert zukam. Im Gegenteil: Seit dem Überlandflug von Santos

⁹⁸³ Die Unterscheidung dieser zwei Dimensionen der topografischen Darstellung orientiert sich an Sigrid WEIGEL: Zum ›topographical turn‹. Kartographie, Topographie und Raumkonzepte in den Kulturwissenschaften, in: *KulturPoetik* Bd. 2 / H. 2 (2002), S. 151-165, hier S. 152 f.

⁹⁸⁴ WEIGEL: Zum ›topographical turn‹, S. 152 f.

nach São Paulo, der zwar keine entsprechenden kartografischen Repräsentationen⁹⁸⁵, dafür aber zahlreiche Karikaturen hervorbrachte, entwickelte sich der fliegerisch überwundene Naturraum zum diskursprägenden Gegenstand, wie das folgende Unterkapitel aufzeigt.

Sowohl Chaves' erster Flug von Santos nach São Paulo als auch derjenige von São Paulo in Richtung Rio de Janeiro führten naturräumlich betrachtet von der Hochebene São Paulos über das Küstengebirge, die berühmte *Serra do Mar*, bis an die Küste herab beziehungsweise genau umgekehrt von der Niederung von Santos bergaufwärts in Richtung São Paulo. Diese zwei topografischen Grundmotive – ‚Meer‘ beziehungsweise ‚Küstenlinie‘ (oft symbolisiert durch Schiffe im Hintergrund) und ‚steiles Gebirge‘, ‚Bergketten‘ beziehungsweise eine ‚Hochebene‘ – fanden Eingang in einen Großteil der Karikaturen und Illustrationen, die als Antworten auf die Streckenflüge in Zeitschriften erschienen und zierten zudem diverse Produkte und Veranstaltungsankündigungen.⁹⁸⁶

Einige dieser naturräumlichen Darstellungen präsentieren mehr als nur ästhetische Portraits der lokalen Küsten- und Gebirgslandschaft im Südosten des Landes und ihre Funktion geht damit über diejenige eines Sinnbildes für Chaves' fliegerisches Wirken im eigenen Land hinaus. Sie erschließen vielmehr weitere Dimensionen der zeitgebundenen Vorstellung von Raum und geben damit neue Teilantworten auf die Frage nach der nationalen Bedeutung von Chaves' *raids*, die es im Folgenden herauszukristallisieren gilt. Wie wurde der überflogene physische Raum gezeichnet, was charakterisierte ihn und welche Rolle spielte er

⁹⁸⁵ Ausgehend von den Ergebnissen des letzten Unterkapitels (2.3) lässt sich mutmaßen, warum die mediale Berichterstattung zu Chaves' Flug von Santos nach São Paulo (meines Wissens) nicht von kartografischen Erzeugnissen begleitet wurde. Einerseits legten Chaves und Garros mit diesem *raid* eine weniger aus dem Rahmen fallende Distanz zurück, andererseits befanden sich Start- und Zielpunkt innerhalb desselben Bundeslandes und zudem handelte es sich bei keinem von beiden um die Bundeshauptstadt Rio de Janeiro. Darüber hinaus sind weitere – letztlich darauf zurückgehende – Ursachen denkbar wie die generell knapper ausfallende Berichterstattung zu diesem Flug, der geringe Vorlauf und die kurze Zeitdauer, innerhalb derer sich der Flug abspielte. Damit erübrigte sich auch eine mediale zeitnahe ‚Mit-Verfolgung‘.

⁹⁸⁶ Für den Flug Santos - São Paulo vgl. Storni: „Casos da Semana“, in: O Malho, 16.03.1912, S. 28 (Abbildung 35). Für den Flug São Paulo - Rio de Janeiro vgl. Storni: „Salada da Semana“, in: O Malho, 04.05.1912, S. 27 (Abbildung 36); Voltolino: „O vôo do Edu“, in: O Pirralho, 05.05.1912, S. 11 (Abbildung 40); „O Peixe Voador“, in: Fon-Fon, 11.05.1912, S. 29; Zigarettenpackung „20 Cigarros Edú“ sowie Ankündigungsdruck „Theatro Casino, 8 de Maio - 1912, Grande Soirée de Gala em Homenagem do Glorificado Aviador Brasileiro E. Chaves“ (Abbildung 25), letztere zwei Dokumente verfügbar im Album Nr. 3.158 aus der Sammlung der *Fundação Santos Dumont*.

für die Verkehrsgeografie des Landes? Was verraten die Inszenierungen des Naturraumes über die Relevanz, die Luftfahrt im Allgemeinen, insbesondere aber den Streckenflügen von Chaves in Brasilien beigemessen wurde? Und schließlich: Inwiefern trugen diese Repräsentationen zur nationalen Vereinnahmung von Chaves bei?

Chaves' raids als Heilmittel für die drängende ‚nationale Integration‘

Ein besonders eindrückliches Bild vom zeitgenössisch imaginierten brasilianischen Naturraum und der Rolle der Luftfahrt für seine Erschließung zeichnet eine an ein dreidimensionales Landschaftsrelief oder eine Panorama-karte⁹⁸⁷ erinnernde Karikatur zum Überlandflug von Santos nach São Paulo aus der Feder des Karikaturisten Storni (Abbildung 35).⁹⁸⁸

Wohl in Anlehnung an die durch Luftfahrt neu geschaffene Perspektive auf den Erdraum lässt Storni den Betrachter aus der Vogelperspektive auf eine Landschaft blicken. Innerhalb dieser sticht eine (von Chaves offenbar fliegerisch überwundene) steile Felswand mit der Aufschrift „Cubatão“ plastisch hervor. Der Name steht für eine am Fuße der *Serra do Mar* gelegene Ortschaft, aber auch die daran anschließenden Gebirgskette (*Serra do Cubatão*), den diese durchschneidenden Fluss (*rio Cubatão*) sowie den traditionellen Maultierpfad zwischen den beiden Städten⁹⁸⁹ – dessen Verlauf hier jedoch nicht dargestellt ist. An der Felsbasis und gleichzeitig an der Küste liegt die durch gezeichnete Häuser angedeutete Stadt Santos, oberhalb der Steilwand São Paulo, beide wie auf Landkarten mit ihren jeweiligen Toponymen beschriftet. Gleichermaßen Bild und die dazugehörigen Textelemente suggerierten also ein schwierig begehbares, unebenes, steil abfallendes Gelände, denn Maultiere spielten (vor der Ankunft der

⁹⁸⁷ Zu der hier manifest werdenden Kartenform, die sich der Vogelperspektive bedient und vermutlich von der Ballonfahrt mitbeeinflusst wurde, vgl. Eintrag "Perspective / Panoramic map", in: Wallis / Robinson (Hg.): *Cartographical Innovations*, S. 41-43.

⁹⁸⁸ Storni: „Casos da Semana“, in: *O Malho*, 16.03.1912, S. 28. Als Farbproduktion online verfügbar im digitalen Archiv der *Biblioteca Nacional* unter <http://memoria.bn.br>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

⁹⁸⁹ Vgl. dazu die Abbildung „Esquema de Caminhos e Transportes para as Gerais“, aus Myriam Ellis AUSTREGÉSILO: *Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil Colonial*, in: *Revista de História* Bd. 1 / H. 4 (1950), S. 495-516, hier S. 509.

Eisenbahn) als Transportmittel insbesondere dort eine Rolle, wo Ochsenwagen (oder auch Booten) der Durchgang verwehrt blieb.⁹⁹⁰

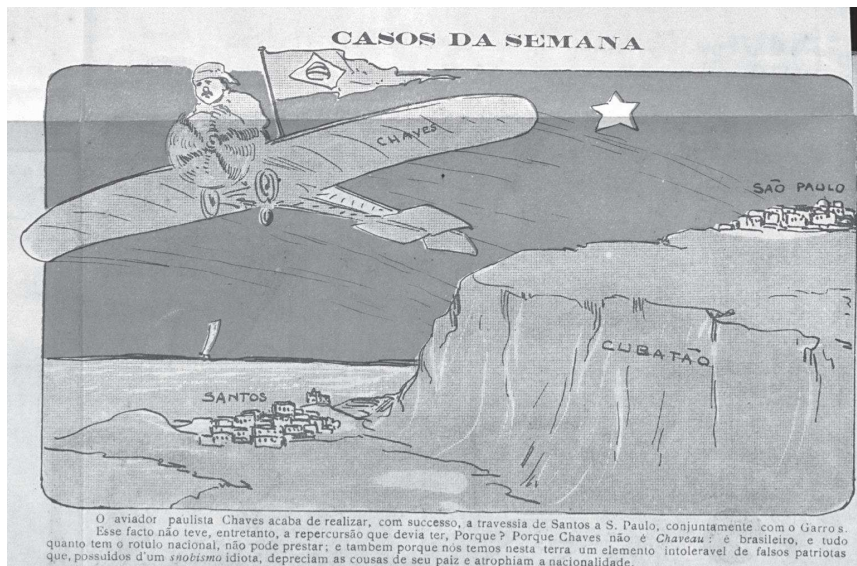


Abbildung 35: Storni: „Casos da Semana“, in: *O Malho*, 16.03.1912, S. 28. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

Seinerzeit bestehende Verbindungswege zwischen der Küstenregion und der Hochebene und damit zwischen Santos und São Paulo tauchen – abgesehen von der vagen Andeutung des Maultierpfades durch die Beschriftung „Cubatão“ – auf der Illustration nicht auf. Tatsächlich hatten dagegen in der zweiten Hälfte des 18. und der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts besonders mit dem zunehmenden Anbau von Zucker in der Region um Santos die bereits von Indigenen genutzten und in der Kolonialzeit als Trampel- und Maultierpfade angelegten Routen ins Binnenland an Relevanz gewonnen. Die in den 1840ern für Karren und Kutschen und später auch Automobile erbaute und in den 1860ern erneuerte *Estrada da Maioridade* durch die *Serra do Mar* erleichterte den Warentransport erheblich. Ab 1867 verband sogar eine Eisenbahnlinie der *São Paulo Railway* Santos mit

⁹⁹⁰ Vgl. AUSTREGÉSILO: *Estudo*, S. 503, 505 und 510 f. sowie BURNS: *History of Brazil*, S. 57 f.

São Paulo und der Kaffeeproduktionshochburg Jundiaí.⁹⁹¹ Ungeachtet dieser über die Zeit gewachsenen und sich diversifizierenden Transportrouten zwischen Hoch- und Tiefland zeichnete der Illustrator das Küstengebirge als verkehrstechnisch unerschlossene Steilwand und somit als natürliche Barriere, die lediglich mit dem Flugzeug ohne Schwierigkeiten überwunden werden konnte, wie der souverän darüber fliegende Chaves suggerierte. Gerade vor dem simulierten Hintergrund der (angeblich) nicht vorhandenen Verbindungswege und der unbezwingbar anmutenden Steilwand vermochte diese Darstellung von Chaves' Flug das Potential von Luftfahrt in der Erschließung anderweitig schwer durchdringbarer Naturräume eindrucklich vor Augen zu führen.

Die Probleme und Heilmittel, die der politische Karikaturist Storni hier in überspitzter Form präsentierte, verwiesen auf eine der drängendsten Fragen der Zeit, die ‚nationale Integration‘, also den effektiven Zusammenschluss des brasilianischen Territoriums zu einem nationalen Raum.⁹⁹² In den Augen vieler brasilianischer Intellektueller präsentierte Brasilien zu Beginn des Jahrhunderts einen Gegensatz zwischen dem europazugewandten, dicht besiedelten und erschlossenen Küstenstreifen („litoral“) und dem kaum kolonialiserten und bewohnten, von der Infrastruktur abgeschnittenen Binnenland („sertão“ oder „interior“). Mit anderen Worten: es existierten für die Zeitgenossen nicht ‚ein‘, sondern ‚zwei Brasilien‘.⁹⁹³

⁹⁹¹ Vgl. REIS FILHO: *Urbanização e modernidade*, S. 93 ff. Vgl. ferner AUSTREGÉSILO: *Estudo*, S. 500 und 509-513. Wie langwierig die Überwindung der *Serra do Mar* per Automobil seinerzeit allerdings immer noch war, zeigte sich 1908 beim ersten Versuch, von São Paulo nach Santos zu gelangen. So betrug die Reisedauer aufgrund der schlechten Bedingungen der Straßen um die 37 Stunden. Vgl. MELO: *Automóvel*, S. 198 f.

⁹⁹² Zum Projekt der ‚nationalen Integration‘ im 20. Jahrhundert vgl. OLIVEIRA: *Conquista do espaço*, ohne Seitenangabe und Maria Bernadete Ramos FLORES / Élio Cantalício SERPA: *A hermenêutica do vazio: fronteira, região e brasilidade na viagem do governador ao oeste de Santa Catarina*, in: *Projeto História. Revista do Programa de Estudos Pós-graduados de História* Bd. 18 (1999), S. 215-235, hier S. 216-220 und 224 ff. Zu Vorläuferprojekten und -ideen ab dem 19. Jahrhundert vgl. ferner Jorge Luiz Alves NATAL: *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas*, in: *Ensaio FEE* Bd. 12 / H. 2 (1991), S. 293-307, hier S. 48-52 und 69-74. Zur Herstellung von Territorialität im Zusammenhang mit der Nationalstaatsbildung (aber auch mit der Reform von Imperien und der Konsolidierung kolonialer Herrschaft) im globalen Kontext vgl. ferner OSTERHAMMEL: *Verwandlung der Welt*, S. 173 f. und 180.

⁹⁹³ Vgl. SKIDMORE: *Brasil*, S. 79 f. Zum entsprechenden portugiesischen Schlagwort „Dois Brasis“ vgl. auch INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 360. Für das von Euclides da Cunha in seinem Monumentalwerk *Os Sertões* (1902) geprägte Bild von zwei gegensätzlichen Welten (Küste vs. *sertão*) vgl. zudem OLIVEIRA: *Conquista do espaço*, ohne Seitenangabe und Berthold

Nicht zuletzt zeigte sich diese Kluft, die als Hindernis für den nationalen Zusammenhalt betrachtet wurde, in der Beschaffenheit der Transportinfrastruktur. Die enormen Ausmaße des Landes⁹⁹⁴, vor allem aber auch die naturräumlichen Hindernisse⁹⁹⁵ und die historisch gewachsene Konzentration von Bevölkerung und Handelsrouten im Küstenbereich⁹⁹⁶ erschwerten den Aufbau eines flächen-

ZILLY: Die Barbarei als Gegenteil und als Kehrseite der Zivilisation: Von D. F. Sarmiento: *Facundo* (1845) zu E. da Cunha: *Os Sertões* (1902), in: *Martius-Staden-Jahrbuch* H. 52 (2005), S. 285-342. Zum ‚sertão‘ als Bezeichnung für eine bestimmte Hinterlandregion im brasilianischen Nordosten und gleichzeitig – in Verlängerung davon – als Terminus für das brasilianische Landesinnere im Allgemeinen vgl. zudem den entsprechenden Eintrag im Glossar von BURNS: *History of Brazil*, S. 504.

⁹⁹⁴ So übertrafen Brasiliens Ausmaße die des flächenmäßig zweitgrößten südamerikanischen Staates (Argentinien) um ungefähr das Dreifache, vgl. Boris FAUSTO / Fernando J. DEVOTO: *Brasil e Argentina. Um ensaio de história comparada (1850-2002)*, São Paulo 2004, S. 29. Die Größe Brasiliens im Vergleich zu Europa erschließt sich auf einen Blick auf einer Grafik, die darstellt, wie theoretisch alle Länder Europas auf dem Territorium dieses einzelnen Landes unterzubringen wären, vgl. „Map 3“, in: BURNS: *History of Brazil*, S. 14, ebenfalls reproduziert in SKIDMORE: *Brazil*, S. 2. Geradezu als Text zu dieser Karte könnte der folgende zeitgenössische Kommentar über die Schwierigkeiten beim Aufbau eines Luftfahrtliniennetzes gelesen werden. Er beschreibt Brasilien als ein „Land, dessen Oberfläche einiger Staaten um ein vielfaches größer ist als diejenige einer Gruppe von Nationen in Europa“ (im Original: „paiz cuja superficie de alguns Estados é muitos vezes maior do que a de um grupo de nações da Europa“), vgl. „O Serviço da Navegação Aérea no Brasil“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 16.04.1919, S. 185. Die Größe der zu erschließende Fläche erschwerte den Aufbau einer Transportinfrastruktur insofern, als damit höhere Investitionskosten verbunden waren, vgl. NATAL: *Transporte* (Ensaio FEE), S. 297.

⁹⁹⁵ Exemplarisch zum steilen Küstengebirge *Serra do Mar* als Hemmnis beim Aufbau von Verkehrsverbindungen zwischen Küstenregion und Hochland vgl. Lourdes Manhães de Mattos STRAUCH: *Transportes*, in: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Diretoria Técnica (Hg.): *Geografia do Brasil. Vol. 5: Região Sul*, 5 Bände, Rio de Janeiro 1977, S. 259-306, hier S. 260. Einen Einblick in die zeitgenössische Vermittlung der naturräumlichen Herausforderungen in der Verkehrserschließung gewähren die Postkarten von Ingenieursleistungen im Eisenbahnbau in GERODETTI / CORNEJO: *Railways of Brazil*. Für naturräumlich bedingte Schwierigkeiten beim Aufbau von Telegrafie- und Luftfahrtverbindungen siehe Fußnote 1004.

⁹⁹⁶ Um 1900 lebten 84 Prozent der brasilianischen Bevölkerung an der Küste, vgl. SKIDMORE: *Brazil*, S. 79 f. Allgemein dazu vgl. ebd. und WOLFE: *Autos and Progress*, S. 5 f. Nach Natal hat in Brasilien der Prozess der territorialen Besetzung während der Kolonialzeit die Beschaffenheit der Transportwege bestimmt und nicht andersherum, vgl. NATAL: *Transporte* (Ensaio FEE), S. 293 ff. Zu den komplexen Wechselbeziehungen zwischen Bevölkerungsdichte einerseits und Transportmitteln und -wegen anderseits am Beispiel der Region Minas Gerais vgl. zudem Marcelo Magalhães GODOY / Lidiany Silva BARBOSA / Thiago Antônio da Silva CAMINI / Diego Ferreira FONSECA / Danielle Cristina Gomes CORREA: *Região, população*

deckenden und zusammenhängenden Kommunikations- und Transportnetzwerkes, das gemäß der vorherrschenden Meinung der nationalen Politik die politische, militärische und demografische Präsenz des Zentralstaats im wenig besiedelten Binnenland gewährleisten sollte.⁹⁹⁷

Lange Zeit bildeten Flüsse, Wege für Ochsenkarren und Fußtruppen sowie Maultierpfade die Hauptzugänge ins Landesinnere, bis diese ab der Mitte des 19. Jahrhunderts von sukzessiv eingerichteten Eisenbahnlinien ersetzt oder ergänzt und erweitert wurden. Diese waren jedoch weder umfangreich noch untereinander vernetzt oder gar gleichmäßig über das Territorium verteilt. Der auf der Exportökonomie fußende, unzusammenhängende und küstenzentrierte Charakter der brasilianischen Eisenbahn zu Beginn des 20. Jahrhunderts bringt Joel Wolfe entsprechend zu dem treffenden Urteil: „railroads did more to connect coffee regions to their ports than to unify the nation“⁹⁹⁸.

Fehlende Längsverbindungen erforderten lange Umwege und den Rückgriff auf die Küsten- oder auch Flussschifffahrt, um von einem Punkt des Landesinneren zum einem an einer anderen Eisenbahnlinie gelegenen Ort landeinwärts zu gelangen.⁹⁹⁹ Was die Küstenschifffahrt leisten konnte, ließ die Hydrografie des brasilianischen Binnenlandes kaum zu, war doch einerseits der Verlauf der Flüsse

e transportes em Minas Gerais na Era Vargas, São Pedro, SP 24 a 28 de novembro de 2014, online verfügbar unter <http://ptdocz.com/doc/196026/-marcelo-m-godoy---regi%C3%A3o-popula%C3%A7%C3%A3o-e-transportes>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

⁹⁹⁷ Vgl. dazu DIACON: *Stringing Together a Nation*, S. 3 f.

⁹⁹⁸ WOLFE: *Autos and Progress*, S. 7. Für einen detaillierten Überblick über die ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts errichteten Eisenbahnlinien in Brasilien siehe auch Jorge Luiz Alves NATAL: *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas*, Tese (Doutorado), Campinas, SP 1991, S. 54-57 und 73 f. Zum Zusammenhang zwischen Eisenbahnlinien und Kaffeeexport vgl. ebd., S. 57-60, 62 f. und 68. Zur geringen Gesamtlänge der lateinamerikanischen Eisenbahnlinien gegenüber denjenigen in den USA und Europa vgl. Akira IRIYE / Jürgen OSTERHAMMEL / Emily S. ROSENBERG: *Geschichte der Welt. Teilbd. Weltmärkte und Weltkriege, 1870-1945*, 6 Bände, München 2012, Tabelle 7. Der unzusammenhängende und küstenzentrierte Charakter der brasilianischen Eisenbahnlinien verdeutlicht sich auf einen Blick in der Kartenserie zu deren graduellen Implementierung mit dem Titel „Desenvolvimento Periódico Do Sistema Ferroviário Brasileiro“, in: SILVA: *Geografia das Estradas de Ferro*, S. 3-6.

⁹⁹⁹ Vgl. NATAL: *Transporte (Ensaio FEE)*, S. 298 f. Einzig die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts etappenweise konstruierte, von der *Central do Brasil* betriebene Zugstrecke zwischen São Paulo und Rio de Janeiro verlief parallel zur Küste. Zuvor und alternativ reiste man per Schiff von Rio de Janeiro nach Santos und dann per Eisenbahn von Santos nach São Paulo beziehungsweise andersherum. Vgl. dazu SILVA: *Geografia das Estradas de Ferro*, S. 4 und 30 und WOLFE: *Autos and Progress*, S. 30.

nicht von außen bestimmbar und war deren Schiffbarkeit andererseits unter anderem durch Stromschnellen, Wasserfälle, Untiefen oder starkes Gefälle permanent, aber auch durch klimatische Bedingungen jahreszeitlich in vielen Abschnitten eingeschränkt. Somit diente ein Großteil der Flüsse in Brasilien – abgesehen von den in der Ebene verlaufenden und daher exzellent navigierbaren Flussadern Amazonas und Paraguai – nur bedingt als Verkehrswege.¹⁰⁰⁰

Ähnliche Charakteristika zeigte das brasilianische Straßennetz auf. Die ersten ‚primitiven‘ (das heißt nach Regenfällen nicht befahrbaren) Straßen für nicht-motorisierte Fahrzeuge, etwa Ochsenkarren oder Karossen, verbanden Städte größtenteils mit der umliegenden Umgebung, jedoch kaum untereinander. Prominente Ausnahmen waren die im 19. Jahrhundert gebaute ‚moderne‘ Straße zwischen der kaiserlichen Residenzstadt Petrópolis und dem wirtschaftlichen Zentrum Juiz de Fora sowie diejenige zwischen der Hafenstadt Santos und São Paulo, die jedoch beide mit dem Ausbau von Eisenbahnlinien vernachlässigt wurden. Ab 1909 – mit der Zunahme der Automobile im Land – förderte die Nationalregierung mittels Subventionen den Straßenbau. Doch erst Ende der 1920er Jahre erfolgte die Eröffnung einer Straße zwischen São Paulo und Rio de Janeiro, in den 1950ern der Bau größerer Straßen in das Landesinnere. Zur Mitte des 20. Jahrhunderts also sollte im Bereich des Automobilismus der Startschuss für ein nationales Transportsystem gefallen sein.¹⁰⁰¹

¹⁰⁰⁰ Vgl. STRAUCH: Transportes, S. 261 und Ruth Simões Bezerra dos SANTOS: Aspectos da Hidrografia Brasileira, in: *Revista Brasileira de Geografia* Bd. 24 / H. 3 (1962), S. 327-376, hier S. 339-342 sowie 362-366. Für einen Überblick über die brasilianische Flussgeografie vgl. die Karte „Map 2. Rivers of Brazil with Amazon and La Plata Networks“ in BURNS: History of Brazil, S. 13 sowie S. 12 und 15 ebd. Zur Flussschifffahrt in Brasilien liegen keine einschlägigen Studien neueren Datums vor. Zu diversen Einzelaspekten vgl. AUSTREGÉSILO: Estudo, S. 496, 502 und 509 f.; Joaquim José Guilherme de ARAGÃO / Oswaldo LIMA NETO / Anísio BRASILEIRO / Enilson Medeiros dos SANTOS / José Menezes SENNA / Rômulo Dante ORRICO FILHO: Transportes no Brasil: Que história contar?, in: *Transportes* Bd. 9 / H. 2 (2001), S. 87-107, hier S. 96 und 99; REIS FILHO: Urbanização e modernidade, S. 95 f.; José Nilo Bezerra DINIZ: Representações do Tietê na historiografia paulista, in: *Revista Latino-Americana de História* Bd. 2 / H. 8 (2013), S. 126-140, passim sowie die Karten in BERTANI / CLARO: Leituras Cartográficas, S. 60 und 64.

¹⁰⁰¹ Vgl. GODOY / BARBOSA / CAMINI et al.: Região, população e transportes, S. 8 (Fußnote 7) und passim; WOLFE: Autos and Progress, S. 5 und 33 f.; Reginaldo LEME: *História do Automobilismo Brasileiro*, Rio de Janeiro 1999, S. 19; NATAL: Transporte (Dissertation), S. 52 ff. und 81 ff.; NATAL: Transporte (Ensaio FEE), S. 299 f.; MELO: Automóvel, S. 196.

Diese Unzulänglichkeiten im Binnenverkehr waren den Zeitgenossen schon lange ein Dorn im Auge, wie sich an mehreren, im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts entworfenen Verkehrsplänen ablesen lässt, die beispielsweise die Vernetzung von Flussverkehrswegen mit Eisenbahnlinien, die Uniformierung der unterschiedlichen Eisenbahn-Spurweiten oder Verbindungswege zwischen Atlantik und Pazifik vorsahen. Diese von der geopolitischen Frage der ‚nationalen Sicherheit‘ („segurança nacional“) bestimmten, auf eine Integration des nationalen Territoriums abzielenden Überlegungen waren zwar nicht neu, hatten aber im Zuge des Tripel-Allianz-Krieges (1864-1870) und gefolgt von diversen Grenzstreitigkeiten und Aufständen fernab der Hauptstadtregion konkretere und drängendere Dimensionen angenommen. Dazu sprachen wirtschaftliche Gründe für den Aufbau eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes.¹⁰⁰²

Doch während die sich unter diesen Vorzeichen erneut stellende Frage der Integration des nationalen Territoriums im Verkehrswesen vor allem Kritik am Status quo und neue Visionen – aber nur wenige Taten¹⁰⁰³ – hervorbrachte, hatte sie in der Kommunikationstechnologie zu konkreten Prozessen der landesweiten Vernetzung durch den Telegrafen geführt. Auch wenn bereits seit 1874 eine Telegrafenerbindung zwischen Brasilien und Europa existierte, beschränkten sich die Linien innerhalb Brasiliens zu diesem Zeitpunkt auf die küstennahen

¹⁰⁰² Vgl. NATAL: Transporte (Ensaio FEE), S. 301 f.; DIACON: Stringing Together a Nation, S. 11; MACIEL: Nação por um fio, S. 102 ff.; NATAL: Transporte (Dissertation), S. 48 f., 52, 70 und 74. Zu den Verkehrsplänen aus dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts vgl. ebd., S. 69 ff. und 74. Bereits in mehreren Gesetzgebungen und Projektplänen aus den 1820ern und 1830ern bestimmte die Sorge um die Integrität des nationalen Territoriums und die geografische (das hieß militärische und politische) Isolation des Königshofes in Rio de Janeiro entsprechende Vorschläge zur Errichtung von Eisenbahnlinien und Straßen, auch wenn diese zunächst nicht in dieser Form umgesetzt wurden, vgl. ebd., S. 48 ff. Zu Grenzkonflikten rund um die Jahrhundertwende vgl. RINKE / SCHULZE: Kleine Geschichte Brasiliens, S. 128; FLORES / SERPA: Hermenêutica do vazio, S. 227 (Fußnote 3); Kátia Gerab BAGGIO: Os Intelectuais Brasileiros e o Pan-Americanismo: A Revista Americana (1909-1919), in: *Anais Eletrônicos do IV Encontro da ANPHLAC*, Salvador, BA 2000, online verfügbar unter http://anphlac.fflch.usp.br/sites/anphlac.fflch.usp.br/files/katia_baggio_0.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 4 (Fußnote 5). Für einen Überblick vgl. zudem die Karte „Map 4. Territorial Settlements Made by Rio-Branco“, in: BURNS: History of Brazil, S. 279. Zur instabilen innenpolitischen Lage in der letzten Dekade des 19. Jahrhunderts vgl. FAUSTO / DEVOTO: Brasil e Argentina, S. 210 f. und RINKE / SCHULZE: Kleine Geschichte Brasiliens, S. 116 f. Zum Krieg von Canudos (1896/97) als Illustration der geografischen Spaltung und damit Inkohärenz des Landes vgl. zudem SKIDMORE: Brazil, S. 80 f.

¹⁰⁰³ Visionen prägten noch bis weit in die 1920er den nationalen Diskurs, vgl. NATAL: Transporte (Dissertation), S. 75.

Gebiete. Dank einer politisch motivierten kontinuierlichen Ausweitung der Technologie in das Binnenland und bis zu den Staatsgrenzen im Süden entbehrten zum Ende des Imperiums nur noch drei große Staaten im Landesinneren einer Anbindung. Die unzureichende Erschließung durch Verkehrsmittel und topografische Hindernisse erschwerten den Bau von Telegrafennetzen im äußersten Westen des Landes, doch 1915 war auch diese Lücke geschlossen. Damit nivellierten sich erstmalig die – im Transportwesen ebenfalls vorherrschenden – starken Gegensätze zwischen dem engmaschigen transatlantischen und dem lückenhaften und küstenzentrierten Verbindungsnetz innerhalb des nationalen Territoriums. Mit anderen Worten: Die ersten Schritte auf dem Weg von den zeitgenössisch wahrgenommenen ‚zwei Brasilien‘ zu ‚einem Brasilien‘ schienen nunmehr eingeschlagen.¹⁰⁰⁴

Was der Telegraf in Brasilien im Verlauf der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und zu Beginn des 20. Jahrhunderts innerhalb der Übermittlung von Nachrichten ermöglicht hatte, versprachen Automobile, vor allem aber das Flugzeug für den Transport von Personen und Gütern.¹⁰⁰⁵ Gleichzeitig galten diese ‚modernen‘ Technologien über ihre konkrete Funktion im Kommunikations- und

¹⁰⁰⁴ Zu den Anfängen der Telegrafie, zum Tripel-Allianz-Krieg als Katalysator des Linienaufbaus und zum exponentiellen Anstieg der Telegrafennetze ab 1865 in Brasilien vgl. Mauro Costa da SILVA / Ildeu de Castro MOREIRA: A introdução da telegrafia elétrica no Brasil (1852-1870), in: *Revista da SBHC* Bd. 5 / H. 1 (2007), S. 47-62, insbesondere S. 58 f. und passim. Vgl. ferner die Karte „Imperio do Brazil. Linhas Telegráficas“ (1872) in Mauro Costa da SILVA: A telegrafia elétrica no Brasil Império – ciência e política na expansão da comunicação, in: *Revista Brasileira de História da Ciência* Bd. 4 / H. 1 (2011), S. 49-65, hier S. 58. Zur Einrichtung der ersten Telegrafennetze über das Amazonasbecken durch Cândido Mariano da Silva Rondon im 20. Jahrhundert in Brasilien vgl. DIACON: Stringing Together a Nation, passim. Die vom Staat mit dem Aufbau der Telegrafennetze beauftragten Trupps benötigten um 1900 ein bis zwei Monate, um per Zug und per pedes beziehungsweise per Schiff den zu verkabelnden Ort in Mato Grosso zu erreichen, vgl. ebd., S. 9. Zum schwierigen Terrain im Pantanal-Gebiet und den dichten Wäldern vgl. ebd., S. 16 f. Eine guten Überblick über die letzten drei Etappen des Ausbaus des Telegrafennetzes im äußersten Westen zwischen 1888 und 1915 sowie über das gesamtbrasilianische Telegrafennetz um 1910 verschaffen die Karten in MACIEL: Nação por um fio, S. 102 und 173. Ähnlich sollte es den Militärs ergehen, die in den 1930ern die Einrichtung von Luftfahrtlinien im Landesinneren vorbereiteten. So war Lysias Augusto Rodrigues 1931 zu Studienzwecken 51 Tage auf dem Land- und Wasserweg zwischen Rio de Janeiro und Belém unterwegs, vgl. PORTO: História do transporte aéreo, S. 161 (Endnote 3).

¹⁰⁰⁵ Vgl. WOLFE: Autos and Progress, S. 7 und 192 (Endnote 18). Zur Rolle des Automobilismus in diesem Projekt und zu seinen Vorzügen gegenüber der Eisenbahn vgl. NATAL: Transporte (Ensaio FEE), S. 299 und vgl. ferner ARAGÃO / LIMA NETO / BRASILEIRO et al.:

Transportwesen hinaus geradezu als Wegbereiter für eine an ihre Präsenz anschließende Besiedlung und Nutzbarmachung bisher wenig erschlossener Gebiete.¹⁰⁰⁶ Während Brasilien das Fehlen eines umfassenden Eisenbahn- und Straßennetzes sowie naturräumliche Hindernisse und damit die großen Erwartungen an den Luftverkehr als Mittel der verkehrsräumlichen Erschließung mit anderen lateinamerikanischen Nationen teilte¹⁰⁰⁷, kann die Kombination dieser

Transportes no Brasil, S. 100 f. Die Vorteile des Flugzeuges gegenüber anderen Verkehrsmitteln wie Auto oder Eisenbahn bestanden vor allem in seiner Unabhängigkeit von gesondert zu konstruierenden Wegenetzen sowie in der schnelleren Überwindung von Distanzen. Darüber hinaus galt es als die ‚fortschrittlichste‘ Technologie und insofern auch als geeignetes Repräsentationsinstrument, vgl. PORTO: *História do transporte aéreo*, S. 29.

¹⁰⁰⁶ Zum Telegrafen vgl. MACIEL: *Cultura e tecnologia*, S. 138 und MACIEL: *Nação por um fio*, S. 164 f. Zur Eisenbahn vgl. NATAL: *Transporte* (Dissertation), S. 61. Zu der zwischen 1930 und 1960 umgesetzten Erschließung des Landesinneren durch die Luftfahrt vgl. entsprechend PORTO: *História do transporte aéreo*, S. 159.

¹⁰⁰⁷ Dies gilt vor allem für Nationen, deren Topografie von schroffen Gebirgswegen (etwa den Anden) oder dicht bewachsenen und damit schwer erschließbaren Urwaldgebieten (etwa der Amazonasraum) geprägt ist. Für Peru vgl. HIATT: *Rarefied Air* (Dissertation), S. 7; 17; 19; 54; 85; 130; 142 (Fußnote 50) und viele weitere Seiten. Argentinien dagegen war mit den Pampas, den großräumig dominierenden weiten Grasebenen mit spärlichem Bewuchs durchaus im Vorteil, was die Implementierung von Eisenbahnen – aber auch von Luftverkehrslinien – anging. Zu geografischen und verkehrsräumlichen Voraussetzungen in Argentinien vgl. JÜRGENS: *Erschließung Südamerikas*, S. 67 f., 71 und 75. Zum dichten Eisenbahnnetz zumindest im zentralen und nördlichen Teil Argentiniens vgl. entsprechende Karten aus dem Sammelband Mario Justo LÓPEZ / Jorge E. WADDELL (Hg.): *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*, Buenos Aires 2007, S. 54 und 101. Zur unterschiedlich gewachsenen Struktur des argentinischen und brasilianischen Territoriums, seiner Besiedlung und Eingliederung vgl. zudem FAUSTO / DEVOTO: *Brasil e Argentina*, S. 29-37. Einen Überblick über bestehende Transportnetzwerke in den USA, Kanada und Mexiko zu Anfang des 20. Jahrhunderts gibt WOLFE: *Autos and Progress*, S. 5 f. Angaben zu anderen Regionen des Subkontinents können der Dissertation von Jürgens zum Luftverkehr in „Südamerika“ entnommen werden, die abgesehen von mancher Begrifflichkeit kaum an Aktualität verloren hat. In dieser erarbeitet er systematisch und nach Ländern gegliedert den Zusammenhang zwischen der Implementierung des Flugzeuges als „verkehrsgeographische[n] Faktor“ und der Situation des „Erdverkehrs“. Dabei kommt er zu dem Schluss, dass das Flugzeug für Südamerika als „Kontinent der großen Verkehrslücken“ (S. 128) ein unentbehrliches Verkehrsmittel war, das nicht nur eine schnellere, sondern oftmals die einzige Transportmöglichkeit darstellte. Dies galt vor allem für die Nordhälfte Südamerikas, also weite Teile Brasiliens, deren Erdverkehrsnetz aufgrund der ungünstigen Topografie zerrissen war, aber auch den äußersten Süden Argentiniens, der aufgrund seiner geringen Besiedlung verkehrsgeografisch kaum erschlossen war, vgl. JÜRGENS: *Erschließung Südamerikas*, S. 1-4, 67-72, 123 ff. und 128.

geografischen und verkehrsräumlichen Voraussetzungen mit den enormen, oftmals als ‚kontinental‘ bezeichneten Ausmaßen des Landes¹⁰⁰⁸ als einzigartig gelten.

Entsprechend der nationalen Dimension der Herausforderung, auf die Storni also mit der Zeichnung eines verkehrsmäßig unerschlossenen, von natürlichen Barrieren geprägten Territoriums anspielte, wurde auch deren Lösung in einen nationalen Rahmen eingepasst. So steuert Chaves auf der Illustration ein Flugzeug, das nicht nur seinen Namen, sondern auch eine überdimensional große brasilianischen Flagge trägt. Schließlich handelte es sich um einen nationalen Flieger, wie auch die Bildunterschrift zu betonen weiß, die die angeblich geringe Resonanz auf diesen Flug folgendermaßen begründete und mittels einer französischen Variation seines Namens seine brasilianische Herkunft in Abgrenzung zu den in Brasilien fliegerisch tätigen französischen Akteuren – etwa Roland Garros oder Edmond Plauchut – zementierte: „Chaves não é *Chaveau*: é brasileiro“.¹⁰⁰⁹ Der aufgehende Stern – ein nicht nur aus der nationalen Ikonografie¹⁰¹⁰, sondern auch aus den Text- und Bildquellen zu Santos-Dumont wohlbekanntes Motiv¹⁰¹¹ – am morgenroten Himmel¹⁰¹² kündete eine verheißungsvolle nationale Zukunft an, die unmittelbar mit Chaves verbunden war.

Weitaus wirkmächtiger für die ‚Brasilianisierung‘ dieses Ereignisses war sein Auftreten als alleiniger Akteur. Obwohl Chaves und der Franzose Garros den Flug zwischen Santos und São Paulo gemeinsam meisterten – wie die Bildunterschrift nicht verschweigt – und Garros bereits den Hinweg von São Paulo alleine per Flugzeug zurückgelegt hatte und damit doppelt gefeiert werden müsste, ist auf der

¹⁰⁰⁸ Vgl. exemplarisch INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 358; DIACON: *Stringing Together a Nation*, S. 9 und PORTO: *História do transporte aéreo*, S. 11. Bereits die Zeitgenossen von Chaves betonten diese Charakteristik. So heißt es 1911 beispielsweise, die *bandeirantes* hätten sich verdient gemacht um die „Erkundung des Territoriums in seiner gesamten kontinentalen Ausdehnung“ (im Original: „exploração do território em toda a sua vastidão continental“), vgl. „Primeira Exposição Brasileira de Bellas Artes“, in: *O Estado de S. Paulo*, 25.11.1911, S. 5. Vgl. dazu auch Fußnote 994.

¹⁰⁰⁹ Die hier gelieferte Argumentation, dass das geringe Interesse an dem Flug in Chaves’ brasilianischer (und nicht französischer) Herkunft (‘Chaveau’) wurzele, ist alles andere als überzeugend, denn zumindest Chaves’ Begleitung Roland Garros müsste ja als Franzose das Interesse der Bevölkerung auf sich gezogen haben.

¹⁰¹⁰ Vgl. dazu Fußnote 406.

¹⁰¹¹ Vgl. dazu die Ausführungen in den Kapiteln 1.4 und 1.5 (bei den Fußnoten 768 und 679) und Abbildung 23.

¹⁰¹² Vgl. dazu auch die Erläuterungen zu Abbildung 26 im Haupttext und in Fußnote 877.

Karikatur lediglich Chaves zu sehen.¹⁰¹³ Davon unterschieden sich die in Zeitschriften abgedruckten Fotografien, die beide Flieger einzeln und auch miteinander abbildeten¹⁰¹⁴, aber auch Artikel, die Chaves als Garros' „Begleitung“ und nicht als Hauptakteur dieser Unternehmung beschrieben.¹⁰¹⁵ Anders als diese zielte die hier vorliegende Karikatur jedoch weniger auf eine bloße Berichterstattung des Geschehenen und das Mit- oder Nacherleben der Faszination Fliegen durch die Leser ab¹⁰¹⁶, als vielmehr darauf, die nationale Bedeutung dieses Fluges und damit des Luftverkehrs in Brasilien herauszustreichen. Es liegt nahe, dass die Verbildlichung dieses Sujets an der Figur Chaves – der eben gerade nicht ein ‚Chaveau‘ war – besser gelingen konnte.

Heroische Bezwingung des herausfordernden Naturraums

Insofern als das Flugzeug auf den Luftraum ausweichen konnte, schien es also wie geschaffen, um topografische Hindernisse auf dem Grund zu überwinden und damit das immense nationale Territorium verkehrsräumlich zu erschließen. Es präsentierte sich den Eliten nach Chaves' Flug als „brasilianische Lösung eines Problems, das unsere wirtschaftliche und militärische Zukunft betrifft“¹⁰¹⁷. Tatsächlich aber unterlag auch die Fliegerei bestimmten, naturräumlich bedingten Einschränkungen. So betrachteten Journalisten und Luftfahrtenthusiasten die dichten, „undurchdringbaren Wälder“, das „holperige Gelände“, „Steilhänge“ und „Gebirge“ als Faktoren, die die Luftfahrt in Brasilien im Gegensatz zu der in

¹⁰¹³ Noch dazu scheint Chaves auf der Karikatur ironischerweise – entgegen der Tatsachen – von São Paulo nach Santos zu fliegen, also genau diejenige Strecke, die Garros alleine bezwungen hatte.

¹⁰¹⁴ Vgl. exemplarisch entsprechende Fotografien in: A Fita, [1912], o. S.; „A Aviação em S. Paulo. Raid entre a capital e Santos“, in: [Unbekannte Zeitschrift (SP), --.03.1912], o. S.; „A Aviação em S. Paulo“, in: [Unbekannte Zeitschrift, --.03.1912], o. S., alle aus dem Album Nr. 3.158 aus der Sammlung der *Fundação Santos Dumont*. Für eine Zeichnung der „intrepidos aviadores Garros e Chaves“ vgl. „A aviação em S. Paulo“, in: O Pirralho, 16.03.1912, S. 13.

¹⁰¹⁵ So heißt es beispielsweise in einem Artikel: „Eduardo Chaves [...] que acompanhou o victorioso Garros na sua audaciosa travessia...“, vgl. „O Raid de Aviação em S. Paulo“, in: O Paiz, 11.03.1912, S. 3.

¹⁰¹⁶ Vicente bewertet die üblicherweise in Zeitschriften gegebene zeitliche Sequenz der Fotos, die das Flugereignis von den Vorbereitungen über das Abheben bis zur Landung dokumentieren, als Versuch der Reproduktion des Realen, als Möglichkeit für die Leser, das Geschehene mit- oder nachzuerleben, vgl. VICENTE: Campo dos Afonsos, S. 96.

¹⁰¹⁷ Im Original: „solução brasileira de um problema atinente ao nosso futuro economico e militar“, vgl. „Eduardo Chaves“, in: O Paiz, 02.05.1912, S. 3.

Europa (aber auch Argentinien) erschwerten und verkomplizierten.¹⁰¹⁸ Entsprechend galt die Überquerung der steil abfallenden *Serra do Mar* aufgrund der starken Turbulenzen durch die wechselnden Höhen- und Wetterlagen und der konstanten Nebelschwaden über den Gebirgswäldern als flug- und navigationstechnisch besonders herausfordernd¹⁰¹⁹, als „eine der schwierigsten

¹⁰¹⁸ Im Original: „No Brazil [sic] o problema da aviação se apresenta bem mais complicado e bem mais difícil. O aviador voando sobre florestas impenetráveis, terrenos accidentados, despenhadeiros e montanhas [...]“, vgl. „Edu Chaves“, in: [Brasil Magazine, Paris, 1912], o. S. Leider liegt / liegen die folgende(n) Seite(n) des Artikels (und damit das Ende des Satzes) nicht vor. Der (unvollständige) Artikel entstammt dem Album Nr. 3.158 aus der Sammlung der *Fundação Santos Dumont*. Andernorts konnte das monatlich von Martinho Carlos de Arruda Botelho herausgegebene *Brasil Magazine* nicht ausfindig gemacht werden. Für den Vergleich mit Argentinien und Europa vgl. exemplarisch die folgende, 1915 getroffene Aussage über den brasilianischen Naturraum: „Um dos grandes obstáculos para o desenvolvimento da aviação entre nós, é, sem dúvida, a falta de espaços em terreno plano, que permitam o aviador, no caso de um acidente, descer em boas condições, pois que, ou o terreno é montanhoso ou se é plano, está, como aquele geralmente coberto de mato cerrado, ao contrario do que succede nos paizes europeos e nos pampas do Rio da Prata, onde as extensões de campos planos em geral, lavrados, são enormes e graças á densidade da população, muito proximas umas das outras“, vgl. „Ricardo Kirk“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 15.03.1915, S. 71. Diese Einschätzung teilte auch Edu Chaves nach seinem Flug von Rio de Janeiro nach Buenos Aires (1920), der dem argentinischen Terrain als einem „richtigen Fluggebiet“ (im Original: „verdadeiro campo de aviação“) huldigte, vgl. „Volvendo á Patria depois de a ter glorificado. Edú Chaves, o RECORDMAN da distancia, da resistencia e do arrojo em aviação sul-americana chegou hoje de Buenos Aires“ (Großbuchstaben im Original), in: [Boa Noite (RJ), 11.01.1921], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.157).

¹⁰¹⁹ Zu den konkreten Schwierigkeiten vgl. INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 379. Vorherrschende Nebelschwaden und dichte Wolken erschwerten die Navigation, die seinerzeit größtenteils über Bodensichtung (oder allenfalls Karte und Kompass) funktionierte, vgl. dazu allgemein FEHR: Unsichtbare Verkehrswege, S. 35 f. Den Stellenwert, den die besondere Schwierigkeit der Strecke in der Informationsübermittlung einnahm, spiegelt sich in einem Telegramm aus Rio de Janeiro, das seinen Weg schließlich bis in eine chilenische Zeitung fand. Dort hieß es, bei dem Flug handele es sich über 400 km „por encima de las cordilleras y los profundos valles cubiertos de bosques“, vgl. „La aviación (Por Telégrafo)“, in: [Unbekannte Zeitung (Santiago de Chile), 1912], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158). Gleichzeitig – und das erklärt die Faszination, die die Strecke auf Flieger ausübte, aus einem anderen Blickwinkel – handelte es sich um eine der schönsten Strecken. So beurteilte Edu Chaves in einem Interview den Flug durch die *Serra* hinab als „o mais bello de todo o mundo“, vgl. „Edú Chaves em triumpho. Homenagens ao bravo aviador. Outras noticias“, in: [Unbekannte Zeitung, April / Mai 1912], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158). Vgl. ferner die Erwähnung der Schwierigkeiten der Strecke in „Aviação. O raid Rio-S. Paulo-Santos – O record de distancia na America do Sul por Edu Chaves“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 07.1914, S. 202 f.

Strecken¹⁰²⁰. Vor diesem Hintergrund wurde die Überwindung der *Serra do Mar* zur „riskanten“¹⁰²¹, „verwegenen“¹⁰²² oder auch „kühnen Überfahrt“¹⁰²³ erhoben und dementsprechend derjenige, der sie bezwang, zum „(wage)mutigen Flieger“¹⁰²⁴.

Auch Heldendiskurse andernorts betonten die Herausforderungen und Risiken des Fliegens, um davon ausgehend die besonderen physischen und mentalen Eigenschaften der Piloten, etwa deren Mut oder starke Nerven, und damit deren

¹⁰²⁰ Im Original: „um dos mais difíceis percursos“, vgl. „O maior ‚raid‘ da America do Sul. De S. Paulo ao Rio de Janeiro“, in: *Gazeta de Noticias*, 29.04.1912, S. 1 und „O maior ‚raid‘ da America do Sul“, in: *Gazeta de Noticias*, 30.04.1912, S. 1.

¹⁰²¹ Im Original: „arriscada travessia“. Für den Flug Santos - São Paulo vgl. „Um novo raid de Edú Chaves“, in: *A Tribuna*, 09.03.1912 und „O Raid de Aviação em S. Paulo“, in: *O Paiz*, 11.03.1912, S. 3. Analog dazu auch als „arriscadissimo *raid* S. Paulo – Rio“ (kursiv im Original), vgl. „A aviação no Brazil“, in: *O Malho*, 04.05.1912, S. 12.

¹⁰²² Im Original: „audaz travessia“. Für den Flug São Paulo - Rio de Janeiro vgl. „O vôo de Edú Chaves. Audaz travessia de S. Paulo ao Rio de Janeiro, sobre a serra do Mar“, in: *O Paiz*, 03.04.1912, S. 3.

¹⁰²³ Im Original: „arrojada travessia“. Für den Flug Santos - São Paulo vgl. „A aviação em S. Paulo“, in: [Unbekannte Zeitschrift, --.03.1912], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158). Für den Flug São Paulo - Rio de Janeiro vgl. Telegramm der Stadt „Guaratingueta“ an „Edu Chaves Succursal Estado Rio“, gestempelt am 30.04.1912 (*Fundação Santos Dumont*, Umschlag Nr. 13: „Telegramas de felicitações a Edu Chaves“); analog dazu auch als „arrojado *raid*“ (kursiv im Original), vgl. „O aviador paulista“, in: *Ilustração Paulista*, [11.05.1912?], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹⁰²⁴ Die Bezeichnungen dafür sind vielfältig und werden im Folgenden separat und nur exemplarisch belegt. „intrepido aviador“ / „intrepido heroe“ / „intrepido e glorioso aviador“ / „intrepido piloto“ (für den Flug Santos - São Paulo vgl. *Ilustração Paulista*, 16.03.1912, o. S. [Titelseite]; für den Flug São Paulo - Rio de Janeiro vgl. „O Aviador Chaves. De S. Paulo ao Rio em aeroplano“, in: *Jornal do Brasil*, 30.04.1912, S. 5); „ousado aviador“ (für den Flug Santos - São Paulo vgl. „Aviação“, in: [Unbekannte Zeitschrift, 1912?] (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158); für den Flug São Paulo - Rio de Janeiro vgl. Titelblatt „Rumo ao Ar“, in: *Diário do Povo*, 20.01.1912 [das Datum kann nicht stimmen, es dürfte sich entsprechend der Hinweise in der Bildunterschrift um die Ausgabe vom 19. oder 20.05.1912 handeln], S. 1); „valente aviador“ (für den Flug Santos - São Paulo vgl. „Um novo raid de Edú Chaves“, in: *A Tribuna*, 09.03.1912; für den Flug São Paulo - Rio de Janeiro vgl. „A aviação no Brasil“, in: *O Estado de S. Paulo*, 10.05.1912, S. 6); „bravo aviador“ / „bravo distincto rapaz“ (für den Flug Santos - São Paulo vgl. „Um novo raid de Edú Chaves“, in: *A Tribuna*, 09.03.1912); „destemido aviador“ / „destemido rapaz“ (für den Flug Santos - São Paulo vgl. „Um novo raid de Edú Chaves“, in: *A Tribuna*, 09.03.1912; für den Flug São Paulo - Rio de Janeiro vgl. „O maior ‚raid‘ da America do Sul“, in: *Gazeta de Noticias*, 30.04.1912, S. 1); „arrojado aviador“ / „arrojado piloto“ (für den Flug São Paulo - Rio de Janeiro vgl. „O Aviador Chaves. De S. Paulo ao Rio em aeroplano“, in: *Jornal do Brasil*, 30.04.1912, S. 5); „intemerato aviador“ (für den Flug São Paulo - Rio de Janeiro vgl. Storni: „Salada da Semana“, in: *O Malho*, 04.05.1912, S. 27).

Einzigartigkeit hervorzuheben. Während die Gefahren in anderen lokalen Kontexten jedoch vorwiegend in Faktoren wie unsicheren Maschinen oder ungünstigen Wetterbedingungen gesehen wurden, wurzelten diese in Chaves' Fall allen voran in den vorherrschenden naturräumlichen Voraussetzungen, die damit die Grundlage seiner Heroisierung bildeten.¹⁰²⁵

Entsprechend fasste die Bildunterschrift zu einem die *Serra* überfliegenden und dafür vom „brasilianischen Volk“ bejubelten¹⁰²⁶ Chaves seine Leistungen episch zusammen: „bateu o *record* da audacia nesse genero de *sport*, fazendo a travessia de S. Paulo ao Rio por mares *nunca dantes navegados* e por cima de terras inhospitas e de precipicios e serras perigossissimas“¹⁰²⁷ (Abbildung 36).



Abbildung 36: Storni: „Salada da Semana“, in: O Malho, 04.05.1912, S. 27. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

¹⁰²⁵ Für Deutschland und Großbritannien vgl. entsprechend RIEGER: Technology, S. 120-126.

¹⁰²⁶ Im Original: „povo brasileiro“. Der Verweis auf das „brasilianische Volk“ in der Bildunterschrift lässt es als wahrscheinlich erscheinen, dass es sich bei der den Hut schwenkenden Figur um eine Repräsentation des *Zé Povo* handelt, vgl. dazu Fußnote 878.

¹⁰²⁷ Kursiv im Original, vgl. Storni: „Salada da Semana“, in: O Malho, 04.05.1912, S. 27. Als Farbproduktion online verfügbar im digitalen Archiv der *Biblioteca Nacional* unter <http://memoria.bn.br>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

Im fliegerischen ‚Wege-Raum‘ bündelten sich also gefahrenverheißende naturräumliche Elemente – unwirtliches Gelände, Abgründe und Schluchten, gefährliche Bergketten –, die von Chaves heroisch überwunden und durchdrungen wurden. Damit fügt sich die Erzählung seiner fliegerischen Leistungen in die allgemeine Historiografie der Zeit, in der physische Elemente wie Wälder, Flüsse, Gebirge, Wasserfälle als feste Bestandteile der lokalen Natur das Szenarium für nationale Heldentaten bildeten¹⁰²⁸, und geht zugleich darüber hinaus, waren diese doch nicht nur Kulisse, sondern vielmehr Anlass und Grund für seine Heroisierung. In Anlehnung an das portugiesische Nationalepos *Os Lusíadas* von Camões, der einst die Seefahrer besang, die „auf den Meeren, nie zuvor befahren“¹⁰²⁹ („por mares nunca d[e] antes navegados“¹⁰³⁰) neue Routen und damit den Weg nach Brasilien ‚entdeckten‘, erlangte nun auch Edu Chaves’ Durchdringen der ‚Luft-Meere‘ und damit die Erschließung fliegerischen ‚Neu-Landes‘ – und zwischen den Zeilen auch der mit einem Augenzwinkern evozierte unfreiwillige Absturz in das wortwörtliche ‚nie zuvor von ihm durchschwommene‘ Meer – epische Größe.

Die Deutung von fliegerischen als Fortsetzung von maritimen Eroberungen kann als kulturübergreifendes Narrativ begriffen werden¹⁰³¹, das sich jedoch unterschiedlich – hier unter Heranziehung und Adaption kolonialzeitlicher Heroengeschichten – artikulierte. Das in diesem Satz kondensierte, der portugiesischen Kolonialgeschichtsschreibung entstammende Bild der abenteuerlichen und heldenhaften Eroberung der „mares nunca de antes navegados“ ließ sich dank der fonetischen Nähe zwischen „mares“ (dt. „Meere“) und „ares“ (dt. „Lüfte“) wirkungsvoll auf den Luftraum übertragen. So erschien die von Chaves bezwungene Strecke an anderer Stelle entsprechend als „percurso arriscado por ,ares nunca dantes voejados“¹⁰³².

Letztlich tauchte die von Camões geschaffene Zeile in zahlreichen Varianten auf, bisweilen sogar kombiniert mit mythologischen Stoffen: „Eduardo Chaves, o

¹⁰²⁸ Vgl. DINIZ: Representações do Tietê, S. 139.

¹⁰²⁹ Deutsche Übersetzung nach CAMÕES: *Os Lusíadas* - Die Lusiaden, S. 9.

¹⁰³⁰ CAMÕES: *Os Lusíadas* (1644), Canto I, Copla 1.

¹⁰³¹ Vgl. dazu auch WOHL: *Passion for Wings*, S. 130. Nach Behringer und Ott-Koptschalijski zählte die sich im Begriff „Luftschiff“ ablesbare Vorstellung der Fortbewegung mit Booten durch die Luft zum Mythenrepertoire vieler seefahrender Völker, vgl. BEHRINGER / OTT-KOPTSCHALIJSKI: Traum vom Fliegen, S. 305 ff. Vgl. außerdem Fußnote 550.

¹⁰³² Flavio [Mário Pederneiras?]: „Dias Passados“, in: Fon-Fon, 04.05.1912, S. 21.

Edú, é o audaz argonauta do azul. Rasgando nunca dantes navegados caminhos aereos em atrevidos remigios de condor ousado, vôou da famosa Paulicéa tradicional e progressista ás bravias águas do oceano“¹⁰³³. Chaves erscheint hier als „kühner Argonaut des Himmels“ – ein klarer Verweis auf diejenige griechische Heldensage, die die gefahrenvolle Schiffsexpedition der Argonauten durch das Mittelmeer auf der Suche nach dem ‚Goldenen Vlies‘ erzählt.¹⁰³⁴ Bereits 1895, also lange vor dem Durchbruch der Luftfahrt mit ‚schwerer-als-Luft‘-Maschinen, hatte der in Europa, aber auch von brasilianischen Luftfahrt-enthusiasten wie Santos-Dumont viel gelesene englische Schriftsteller und Meister der Wissenschaftsfiktion, H. G. Wells, mit seiner Kurzgeschichte „The Argonauts of the Air“ den Topos von den ‚Luft-Argonauten‘ geprägt.¹⁰³⁵ Der Topos spielte nicht nur mit der fonetischen Ähnlichkeit der Begriffe „Argonaut“ und „Aeronaut“, sondern auch mit inhaltlichen Parallelen. So galten Argonauten wie auch Aeronauten als abenteuerlustig – eine Eigenschaft, die es ihnen ermöglicht hatte, neue Räume zu erschließen.¹⁰³⁶ Gleichzeitig handelte es sich – vor allem in Brasilien – bei der Figur des ‚Argonauten‘ um eine Wiederaufnahme kolonialer Diskurse, wurden doch bereits die portugiesischen Seefahrer als solche

¹⁰³³ Vol-Taire [Leal de Souza]: „Almanach das Glorias. Eduardo Chaves“, in: Careta, 19.04.1913, S. 11.

¹⁰³⁴ Allgemein zur Argonautensage vgl. Konrad SEELIGER: Eintrag "Argonautai und Argonautensage", in: Wilhelm Heinrich Roscher (Hg.): *Ausführliches Lexikon der griechischen und römischen Mythologie*. Bd. 1, Abt. 1: *Aba-Evan*, 6 Bände, Leipzig 1884, online verfügbar unter <http://www.archive.org/stream/ausfhrlicheslexi11rosc#page/250>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 503-537 und die kommentierte Übersetzung CAMÕES: *Os Lusíadas - Die Lusiaden*, S. 608 (Anmerkung 18). Die Argonautensage spiegelt die Verbundenheit der Griechen mit dem Mittelmeer und die durch die Schifffahrt ermöglichte Raumerweiterung, vgl. dazu Theobald FISCHER: *Mittelmeerbilder*, Paderborn 2012, S. 5 f.

¹⁰³⁵ Vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 70 f. Zu Santos-Dumont als Leser von Wells' Werken vgl. die Angaben in der Übersicht „What Santos-Dumont Read“, in: HOFFMAN: *Wings of Madness*, [S. 351?] sowie Santos-Dumonts eigene Aussagen in SANTOS DUMONT: *Os meus balões*, S. 113.

¹⁰³⁶ Diese Vorstellungen von den Argonauten spiegeln sich bis heute in der Begriffsdefinition in einem der Standardwörterbücher für brasilianisches Portugiesisch. Demnach bezeichnet „Argonaut“ im übertragenen Sinne eine „pessoa com espírito de aventura e que se lança à conquista de bens ou de ideais“, vgl. Eintrag "argonauta", in: Houaiss / Villar / Franco (Hg.): *Dicionário Houaiss*, S. 284.

beschrieben und bezeichnet.¹⁰³⁷ In mehrfacher Hinsicht bekräftigte die Parallelisierung mit den Argonauten also das mit Chaves' Flügen verbundene raum-erweiternde Moment wie auch seinen Wagemut.

Wie aus dem ersten Kapitel dieser Arbeit hervorgegangen sein dürfte, war die hier aufgemachte Kontinuitätslinie zwischen portugiesischen See- und brasilianischen Luftfahrern keinesfalls neu. Schon Santos-Dumonts und Severos aeronautische Leistungen wurden in Anlehnung an jenes Camões-Zitat geehrt, betraten doch auch diese aeronautisches ‚Neuland‘.¹⁰³⁸ Bei Chaves jedoch bezog sich diese Zeile nicht nur auf seinen Zutritt zum ‚Luft-Meer‘, sondern erschien nun auch im Zusammenhang mit den damit bezwungenen „Ländereien“, „Abgründen“ und „Gebirgsketten“ auf der Erdoberfläche. Mit anderen Worten: Sein Verdienst wurzelte nicht allein im Durchdringen des Luftraumes, sondern vielmehr in der erfolgreichen Überwindung naturräumlicher Hindernisse, mit der er neue ‚Wege-Räume‘ und damit das fliegerische Niemandsland Brasilien erschloss, wie es die bereits besprochene Storni-Karikatur vor seinem Flug evoziert hatte (Abbildung 26).¹⁰³⁹ Wenn Chaves also zum „kühnen Raumeroberer“¹⁰⁴⁰ erhoben wurde, so meinte „Raum“ nicht nur den durchkreuzten Himmels-, sondern vor allem den überflogenen Erdraum, schließlich vollbrachte er nicht nur 1912, sondern auch 1914 einen „gigantischen Flug durch unsere Gebirge und unsere

¹⁰³⁷ Camões macht in seinem Werk zahlreiche Anspielungen auf Argos und die Argonautensage und bezeichnet die portugiesischen Seefahrer auch explizit als „zweite Argonauten“ (im Original: „segundos Argonautas“), vgl. exemplarisch CAMÕES: Os Lusíadas. Antologia, S. 173 (Fußnote 58) und S. 213 (Fußnote 73). Entsprechend steht der Begriff „argonauta“ in portugiesischen Wörterbüchern (anders als etwa in denjenigen anderer Sprachen) als figurativ-metaphorische Bezeichnung für „grande navegador, explorador dos mares“ (Eintrag "argonauta", in: Houaiss / Villar / Franco (Hg.): Dicionário Houaiss, S. 284), „Navegador ousado“ (Eintrag "argonauta", in: Aurélio Buarque de Holanda Ferreira (Hg.): *Novo Dicionário Aurélio da língua Portuguesa*, 3. edição, rev. e atualizada, Curitiba, PR 2004, S. 185) oder „navegador arrojado“ (Eintrag "argonauta", in: Teixeira / Costa / Silva (Hg.): Grande Dicionário, S. 138).

¹⁰³⁸ Vgl. exemplarisch die als Hommage an Santos-Dumonts Luftschiff-Flug geprägte Medaille mit der Aufschrift „Por ceus nunca d’antes navegados“, 19.10.1901 (Abbildung 10) sowie die Fußnoten 416, 430 und 431. Im Märtyrernarrativ zu Augusto Severo ist die Rede von der „ancia da viagem por esses mares nunca dantes navegados“, vgl. Fußnote 482. Auch in Narrativen über andere Flieger wie den Ballonfahrer Pereira da Luz taucht die Zeile auf: „os precursores dos que hão de conduzir as gerações futuras por ares...nunca dantes navegados“, vgl. „O Sport Aereo no Brazil“, in: O Malho, 01.12.1906, S. 11.

¹⁰³⁹ Vgl. dazu auch die Ausführungen im Kapitel 2.1 zu Abbildung 26.

¹⁰⁴⁰ Im Original: „arrojado conquistador do espaço“, vgl. „Rumo ao Ar“, in: *Diário do Povo*, 20.01.1912 [–.05.1912, siehe dazu Fußnote 1024], S. 1.

Urwälder, unwirtliche Regionen“ und überwand somit „400 km über Gebirge und Wälder!“¹⁰⁴¹.

In zweifacher Hinsicht bildeten also die besonderen topografischen Voraussetzungen in Brasilien eine geeignete Vorlage für die Heroisierung von Chaves und seinen fliegerischen Unternehmungen. Einerseits erschienen Flugzeuge vor dem Hintergrund des brasilianischen Naturraums, der den Aufbau eines flächendeckenden Transportnetzwerkes erschwert hatte, als Heilmittel für die drängende Integration des immensen nationalen Territoriums. Die ersten Schritte dieses nationalen Projektes sowie gleichzeitig den Beweis für die Umsetzbarkeit dieser Visionen vollbrachte Chaves mit seinen Flügen über die *Serra do Mar*. Andererseits ließen gerade die Schwierigkeiten und Gefahren, die sich für Luftfahrer aus derartigen naturräumlichen Hindernissen ergaben, Chaves' Taten als besonders heldenhaft erscheinen. Die diskursive Anlehnung an die heroischen Bilder von den mutigen Konquistadoren oder gar ‚Argonauten‘ die einstmals unter gefährvollen Umständen neue Routen erschlossen hatten, lag also geradezu auf der Hand und ließ sich bei Chaves nicht mehr nur auf den eroberten Luftraum, sondern nunmehr zugleich auf den bezwungenen Natur- und damit Erdrum beziehen.

2.5 DAS BILD VON EDU CHAVES ALS „BANDEIRANTE DER LÄFTE“

Doch Edu Chaves als Erschaffer neuer und bedeutsamer ‚Wege-Räume‘ wurde nicht nur in eine Kontinuitätslinie mit den ‚Argonauten‘ beziehungsweise deren kolonialzeitlichen Entsprechungen, den portugiesischen Seefahrern, gestellt, sondern in weitaus größerem Maße mit einer Figur der explizit brasilianischen (und nicht europäischen, transatlantischen oder gar globalen) Kolonisierungsgeschichte, die in Brasilien zu Beginn des 20. Jahrhunderts in diversen Bereichen und mit unterschiedlichen (vorwiegend nationalistischen und regionalistischen) Stoßrichtungen mythologisiert wurde, dem *bandeirante*.¹⁰⁴²

¹⁰⁴¹ Im Original: „vão gigantesco através as nossas montanhas e as nossas mattas virgens, regiões inhospitas“ und „400 kms. por cima de montanhas e florestas!“. Beide Teilzitate aus: „O ‚Raid‘ S. Paulo-Rio“, in: Revista do Aero Club Brasileiro, 02.1915, o. S.

¹⁰⁴² Zum Konstruktionsprozess der ‚bandeirantes-Mythologie‘ zwischen 1890 und 1930 vgl. Ricardo Luiz de SOUZA: A mitologia bandeirante: construção e sentidos, in: *História Social* H. 13 (2007), S. 151-171, passim. Unter ‚bandeirantes-Mythologie‘ (im Original: „mitologia bandeirante“) versteht De Souza „die Gesamtheit der Narrative und Traditionen in Bezug auf das Bild des bandeirante“ (im Original: „o conjunto de narrativas e tradições referentes à imagem do bandeirante“), vgl. ebd., S. 1. Für diverse Studien zu einzelnen Schlüsselmomenten,

Der Begriff bezeichnete nachträglich¹⁰⁴³ die bewaffneten Expeditionstruppen, die seit dem 17. und bis ins beginnende 18. Jahrhundert von der Region rund um São Paulo ausgehend gen Westen zogen. Auf der Jagd nach indigenen Sklaven und auf der Suche nach wertvollen Edelmetallen durchkreuzten und erkundeten sie in mehrwöchigen Fußmärschen das bisher von Kolonisatoren unerschlossene und einzig von indigenen Gruppen und jesuitischen Missionaren durchdrungene und bevölkerte kontinentale Binnenland. Dabei bewegten sie sich weit über die 1494 durch den Vertrag von Tordesillas definierte Grenze zu Hispanoamerika hinaus.¹⁰⁴⁴

Wenn Edu Chaves ab 1912 als „Bandeirante der Luft“^{cc1045}, „bandeirante der Lüfte“^{cc1046} oder seltener auch als „bandeirante des Himmels“^{cc1047} in die Narrative

Institutionen und Akteuren, die zur Herausbildung des Vorstellungskomplexes rund um den *bandeirante* beitrugen, vgl. außerdem RAIMUNDO: *Bandeirantismo*; Antonio Celso FERREIRA: *A epopéia bandeirante: letrados, instituições, invenção histórica (1870-1940)*, São Paulo 2002; Philippe Arthur dos REIS: *O passado servindo aos anseios do presente: Orville Derby e a historiografia bandeirante*, in: *Epígrafe* Bd. 1 / H. 1 (2014), S. 53-72; RAIMUNDO: *Terra conquistada*; Emerson Dionísio G. de OLIVEIRA: *Instituições, arte e o mito bandeirante: uma contribuição de Benedito Calixto*, in: *Saeculum – Revista de História* H. 19 (2008), S. 127-148.

¹⁰⁴³ Die Bezeichnung ‚bandeirantes‘ ist erst für das 18. Jahrhundert belegt, als die Hochphase der Aktivitäten der *bandeirantes* bereits abgeschlossen war, vgl. SOUZA: *Mitologia bandeirante*, S. 152.

¹⁰⁴⁴ Zur historischen Figur des *bandeirante* vgl. WEINSTEIN: *Racializando as diferenças regionais*, S. 288; SKIDMORE: *Brazil*, S. 9 f.; Barbara WEINSTEIN: Weiß, männlich, Mittelschicht: Regionalismus, Transnationalismus und Klassenidentität im São Paulo des frühen 20. Jahrhunderts, in: Fischer / Peters / Rinke et al. (Hg.): *Brasilien in der Welt*, S. 320-347, hier S. 327 f. Vgl. ferner GERSTENBERGER: Gilberto Freyre, S. 58 (Fußnote 28) und BURNS: *History of Brazil*, S. 55-61. Zum Begriff *bandeiras* (Bezeichnung für die Expeditionen der *bandeirantes*) vgl. ebd., S. 55 f. und 501 sowie WEINSTEIN: Weiß, männlich, Mittelschicht, S. 327. Zu den von den *bandeirantes* zurückgelegten Entfernungen und angewandten Fortbewegungsarten vgl. ferner DINIZ: *Representações do Tietê*, S. 126-135 und AUSTREGÉSILO: *Estudo*, S. 499 f.

¹⁰⁴⁵ Im Original: „Bandeirante do ar“. Ein großformatiges Bild von Edu Chaves trägt die Überschrift „O Bandeirante do Ar“, veröffentlicht zum Artikel: Baptista Coelho: „O Voador“, in: *Jornal do Brasil*, 05.05.1912, S. 7 (Abbildung 38); für eine weitere Bezeichnung als „Bandeirante do ar“ vgl. „A aviação no Brasil. Uma entrevista com Edu Chaves“, in: *[Jornal de Notícias, --.03.1913]*, o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹⁰⁴⁶ Im Original: „bandeirante dos ares“. Erstmals belegt in der Berichterstattung zum Flug São Paulo - Rio de Janeiro, vgl. „O Centro dos Chronistas Sportivos, ofereceu, hontem, um almoço a Edú Chaves“, in: *Gazeta de Notícias*, 06.05.1912, S. 2.

¹⁰⁴⁷ Im Original: „bandeirante do azul“. Vor allem ab dem *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires belegt, vgl. „Edú Chaves, mensageiro da paz!“, in: *A Razão*, 30.12.1920, S. 3; „Rabiscos“, in: *Fon-Fon*, 12.02.1921, S. 38. Zudem nachgewiesen in einer Rede, die nach der Nachricht über

über seine fliegerischen Unternehmungen einging, ist dies als eine der vielen Artikulationen des Vorstellungskomplexes zu verstehen, der sich verstärkt seit der Wende zwischen dem 19. und 20. Jahrhundert rund um diese historische Figur herausbildete, ein einseitig positives Bild von dieser zeichnete und sie als heroisches Symbol der Stadt und Region São Paulo, aber auch der brasilianischen Nation vereinnahmte.¹⁰⁴⁸ Dabei fanden die Fliegerei als Teil und ihre Akteure als Repräsentationsfiguren dieses Ideengerüsts bisher nur ansatzweise Eingang in die Forschung.¹⁰⁴⁹ Es liegt also nahe zu fragen, warum sich Luftfahrtaktivitäten

den erfolgreichen Flug von Rio de Janeiro nach Buenos Aires (1920) in der Abgeordnetenkammer gehalten wurde. Dort heißt es mit Bezug auf brasilianische Flugpioniere von Bartolomeu de Gusmão über Santos-Dumont bis hin zu Edu Chaves: „São os bandeirantes do azul“, reproduziert in „Rio de Janeiro – Buenos Aires“, in: *Correio da Manhã*, 30.12.1920, S. 1. Zur Bezeichnung anderer Flieger als ‚bandeirantes‘ siehe auch Fußnote 1058.

¹⁰⁴⁸ Vgl. SOUZA: *Mitologia bandeirante*, S. 152 und auch die Angaben in Fußnote 1042. Zu Vorläufern der intellektuellen Produktion rund um den *bandeirante* ab dem 18. Jahrhundert, die dann im 20. Jahrhunderts eine erneute Rezeption fanden, vgl. WALDMAN: *São Paulo dos Prados*, S. 10 f. und OLIVEIRA: *Conquista do espaço*, ohne Seitenangabe. Für einen umfassenden und kommentierten Überblick über Quellenmaterial und Historiografie zum Thema *bandeiras* vom 16. Jahrhundert an vgl. Alice P. CANABRAVA: *Bandeiras*, in: Rubens Borba de Moraes / William Berrien (Hg.): *Manual Bibliográfico de Estudos Brasileiros*, Rio de Janeiro 1949, S. 492-526, passim. Einen Eindruck von der Kehrseite der Aktivitäten dieser historischen Akteure, die vor allem in der weiteren Ausrottung indigener Bevölkerungsgruppen zu sehen ist, verschafft die *leyenda negra*, wie Barbara Weinstein hervorhebt, vgl. WEINSTEIN: *Racializando as diferenças regionais*, S. 288.

¹⁰⁴⁹ Ferreira Studie über die *bandeirantes* behandelt peripher die diskursive Bezugnahme auf Flugpioniere wie Bartolomeu de Gusmão und Santos-Dumont beziehungsweise die Durchführung von Luftfahrtspektakeln während der *Centenário*-Feiern 1922 zum Zwecke der Präsentation von Santos und São Paulo als ‚fortschrittliche‘ Städte und Regionen. Aus der Darstellung geht keine explizite Benennung dieser Flugpioniere als ‚bandeirantes‘ hervor. Edu Chaves ist nicht Teil der hier präsentierten Diskurse und dementsprechend auch nicht Bestandteil der Analyse. Vgl. FERREIRA: *Epopéia bandeirante*, S. 279 f. und 285. Edu Chaves als „bandeirante de asas“ (dt. etwa „beflügelter bandeirante“) findet Erwähnung (aber keine eingehende Analyse) in WALDMAN: *São Paulo dos Prados*, S. 6. Dort wird als Beleg verwiesen auf SEVCENKO: *Orfeu extático*, S. 63. In Sevcenkos Werk nehmen Edu Chaves und sein Flug von Rio de Janeiro nach Buenos Aires zwar einen wichtigen Platz in der Erzählung über die Umbrüche im São Paulo der 1920er Jahre ein, doch Chaves steht weder in direktem Zusammenhang mit der *bandeirantes*-Mythologie noch wird er als ‚bandeirante‘ bezeichnet oder seine Benennung als solcher thematisiert, vgl. ebd., S. 57 und 79 ff., 102 ff., 250, 269, 274. Cassiano Ricardo, der als Mitschöpfer der *bandeirantes*-Mythologie betrachtet werden kann, berücksichtigt in seinem Monumentalwerk auch neuere Formen des *bandeirantismo*, darunter die *raidmen* der Luftfahrt. Dabei stehen jedoch vor allem die Aktivitäten des ab den 1930ern in der fliegerischen Erschließung des Landes aktiven *Correio Aéreo Militar* im Vordergrund, vgl. Cassiano RICARDO: *Marcha para Oeste (a influência da "Bandeira" na formação social e*

generell, insbesondere aber Edu Chaves und seine Streckenflüge als Projektionsfläche eigneten, um die zur selben Zeit entstehende und sich festigende (wohlgemerkt auch im Automobilismus aufkeimende¹⁰⁵⁰) *bandeirantes*-Mythologie zu nähren. Ebenso wenig wurde der bereits mit Edu Chaves' Flügen einsetzende *bandeirantes*-Diskurs in der Forschung zur brasilianischen Luftfahrtgeschichte reflektiert.¹⁰⁵¹ Diese Lücke soll im Folgenden geschlossen werden, um das Verständnis für die diskursive Vermittlung der räumlichen Bedeutungshorizonte von Luftfahrt (und insbesondere der Streckenflüge von Edu Chaves) über die Begriffsgeschichte sowie die Sprache der Kartografie und der Karikatur hinaus weiter zu schärfen. Worauf gründete die Bezeichnung von Chaves als *bandeirante* und welche Zuschreibungen verbanden sich damit? Welche räumlichen Dimensionen des Fliegens spiegelten sich im Diskurs von Chaves als *bandeirante*? Wie spielten nationale, regionale oder gar über die Nation hinausweisende Skalen der Bezugnahme zusammen? Kurz: es interessiert, inwiefern der *bandeirantes*-Diskurs die mit Luftfahrt verbundenen Visionen und Hoffnungen besonders gut zu artikulieren und zu verbildlichen, auf welche Weise er nationale Relevanz zu produzieren vermochte.

Bandeirantes als Erkunder und Eroberer (wissens-) ,leerer' Räume

Es ergeben sich unterschiedliche Schnittpunkte oder -ebenen zwischen Edu Chaves und den *bandeirantes* beziehungsweise vielmehr deren mythologischen

política do Brasil). Vol. 2, 4. edição, ilustrada, inteiramente rev. e acrescida de dois novos capítulos, 2 Bände, Rio de Janeiro 1970, S. 615.

¹⁰⁵⁰ Wolfe zufolge betrachteten sich brasilianische Automobilisten als „moderne *bandeirantes*“ (im Original: „modern *bandeirantes*“, kursiv im Original), vgl. WOLFE: Autos and Progress, S. 36. Zur zeitgenössischen Bezeichnung „Caravana de Bandeirantes sobre rodas de borrachas“ für den von Antônio Prado Júnior organisierten ersten Automobil-*raid* zwischen São Paulo und Santos vgl. zudem MELO: Automóvel, S. 199 und WALDMAN: São Paulo dos Prados, S. 6. Eine mit Edu Chaves vergleichbare Projektion des *bandeirantes*-Diskurses auf eine zentrale Figur des Automobilismus scheint jedoch nicht gegeben zu sein.

¹⁰⁵¹ Newton Marcos Leone Porto führt in seiner Studie zum Luftverkehr im Zentrum und Westen Brasiliens zwischen 1930 und 1960 zwar stellenweise den Rückgriff auf die Figur des *bandeirante* in Diskursen zur fliegerischen Erschließung des Landesinneren an. Dass dieser Diskurs bereits im Zusammenhang mit Chaves auftauchte, wird jedoch nicht erwähnt. Vgl. PORTO: História do transporte aéreo, S. 25, 31 f., 161 (Endnote 3) und viele mehr. Entsprechend betitelt Davies das Kapitel zur Erschließung der Luftfahrtlinien innerhalb Brasiliens ab den 1930ern mit „Bandeirantes of the Air“, nimmt aber ebenfalls keinen Bezug auf Chaves, vgl. DAVIES: Airlines, S. 380.

Entsprechungen. Im Fokus stehen zunächst Raumvorstellungen. Dabei verdeutlichen die Narrative von Chaves als einem *bandeirante* geradezu exemplarisch die bereits an diversen Materialien nachgezeichnete, im Brasilien der 1910er vorherrschende Verquickung von Luftfahrt mit Fragen der nationalen Geo- und Topografie.

Gleich mehrere räumliche Dimensionen, die den ‚*bandeirante* der Luft‘ Edu Chaves in Kontinuität zu seinen auf dem Landweg mobilen Namensgebern stellten, offenbaren sich im Gedicht „Voando“ von José do Amaral Neddermeyer:

„Ei-lo que vai as serras desafiando / Na vastidão do espaço, lento avança [...] O bravo
Edu a morte desprezando / Na temeraria empreza, sempre avante / La vae na extranha
nave confirmando / A nobre tradição do bandeirante!!“¹⁰⁵²

Zunächst rief Edu Chaves die mit dem *bandeirante* verbundene Vorstellung der stetigen Bewegung durch den weitläufigen Raum wieder wach („Na vastidão do espaço, lento avança [...] sempre avante“ / dt. „In der Weite des Raumes rückt er langsam vor [...] immer vorwärts“). Das Bild vom *bandeirante* als „Held, der durch die unaufhörliche Bewegung charakterisiert ist“¹⁰⁵³, wurde maßgeblich von zeitgenössischen Werken der nationalen Geschichtsschreibung geprägt, die sich der kolonialen Vergangenheit São Paulos und insofern auch dem *bandeirante* widmeten und diesen als Hauptakteur der Verschiebung der nationalen Grenzen und damit der Ausweitung des brasilianischen Territoriums nach Westen gemäß des bei den Grenzverträgen des 18. Jahrhunderts angewandten Prinzips des *uti possidetis* („wie ihr besitzt, so sollt ihr besitzen“) betrachteten.¹⁰⁵⁴ Oftmals voller sexueller Konnotationen schilderten sie das ‚Eindringen‘ der *bandeirantes* in das

¹⁰⁵² José do Amaral Neddermeyer: „Voando“, São Paulo, 07.05.1910 [1912?]. Das angegebene Datum dürfte falsch notiert sein und eher im Jahr 1912 liegen, denn im Mai 1910 hatte Chaves noch keine Flugausbildung genossen und insofern auch keinen Flug vollführt, auf den sich Neddermeyer hätte beziehen können. Eine Abschrift des Gedichtes befindet sich im Album „MA / FSD / 007 / 023“ aus der Sammlung der *Fundação Santos Dumont*.

¹⁰⁵³ Im Original: „herói caracterizado pelo movimento incessante“, vgl. SOUZA: *Mitologia bandeirante*, S. 157.

¹⁰⁵⁴ So sprachen verschiedene Grenzverträge des 18. Jahrhunderts, darunter der Vertrag von Madrid von 1750, Brasilien nach diesem völkerrechtlichen Prinzip diejenigen Gebiete zu, die ehemals (basierend auf dem Vertrag von Tordesillas) zum spanischen Kolonialreich gehört hatten, nun aber faktisch von portugiesischen Siedlern besetzt waren. Vgl. dazu OLIVEIRA: *Conquista do espaço*, ohne Seitenangabe; BURNS: *History of Brazil*, S. 60 f. und PRUTSCH / RODRIGUES-MOURA: *Brasilien*, S. 231. In letzterem Referenzwerk findet sich auch eine Überblickskarte, die die Routen der *bandeirantes* in Beziehung stellt mit den zu verschiedenen Zeitpunkten vertraglich festgelegten territorialen Grenzen Brasiliens.

unkundete, als ‚jungfräulich‘ und ‚leer‘ wahrgenommene Gebiet im weiten Landesinneren und trugen damit – wohl unbewusst – maßgeblich zur Mythologisierung der Figur bei.¹⁰⁵⁵ In Anlehnung daran rückte auch Edu Chaves immer weiter vor, „immer vorwärts“ durch die „Weite des Raumes“¹⁰⁵⁶. Er gelangte dabei in Fortführung und Steigerung der *bandeirantes*-Tradition mit seinem Mut sogar „bis zu den Sternen“, wie es in dem weiter oben bereits zitierten, bei einem Festakt für Edu Chaves verlesenen Gedicht „Conquista do espaço“, von Eduardo Machado heißt.¹⁰⁵⁷

Offenbar bot die der ‚Eroberung der Lüfte‘ inhärente räumliche Dimension eine geeignete Projektionsfläche für den *bandeirantes*-Diskurs. Dies erklärt, warum bereits andere brasilianische Luftfahrer wie Santos-Dumont vereinzelt ebenso als ‚bandeirante‘ bezeichnet worden waren.¹⁰⁵⁸ Wenn diese Denkfigur jedoch erst

¹⁰⁵⁵ Vgl. RAIMUNDO: *Bandeirantismo*, S. 4 und SOUZA: *Mitologia bandeirante*, S. 157, 159 und 167. De Souza weist darauf hin, dass der zu erobernde Raum nur deshalb als ‚leer‘ wahrgenommen werden konnte, da seine (vormaligen) indigenen Bewohner (ebenso wie deren Versklavung durch die *bandeirantes*) keinen Platz im Mythos fanden, vgl. ebd., S. 157. Für vorherrschende Vorstellungen vom Landesinneren im Zeichen der Leere seit dem 18. Jahrhundert vgl. MACIEL: *Nação por um fio*, S. 95 ff.; FLORES / SERPA: *Hermenêutica do vazio*, passim und OLIVEIRA: *Conquista do espaço*, ohne Seitenangabe.

¹⁰⁵⁶ Im Original: „sempre avante“ und „vastidão do espaço“. Für den Gesamtzusammenhang und Beleg siehe das Gedicht von Neddermeyer oben und Fußnote 1052.

¹⁰⁵⁷ Im Original: „Inda é vivo o valor dos bandeirantes / Que toma agora as azas de um condor / Chegando aos astros, espantando as aves! / Heroicos sempre, como foram dantes / Mais uma vez revelam seu valor / Na audacia“ [sic] condoreira de Edu Chaves!“, vgl. Eduardo Machado: „Conquista do espaço“, reproduziert in „O Centro dos Chronistas Sportivos, offereceu, hontem, um almoço a Edu Chaves“, in: *Gazeta de Notícias*, 06.05.1912, S. 2.

¹⁰⁵⁸ Ein Artikel der *Revista da Semana* von 1903 benannte Santos-Dumont als „bandeirante do azul“, vgl. Jacques Bonhomme: „Chronica“, in: *Revista da Semana*, 21.06.1903, S. 3. Die meisten Belege für den Begriff ‚bandeirante‘ im Zusammenhang mit anderen Luftfahrern stammen jedoch aus einer Zeit, als das Bild des ‚bandeirante‘ schon untrennbar mit Chaves und seinen Errungenschaften in der Luftfahrt verknüpft war. So wurde Santos-Dumont beispielsweise 1919 als „bandeirante dos ares“ bezeichnet, vgl. „Serviço Postal Aereo“, in: *O Estado de S. Paulo*, 18.02.1919, S. 4. Es sei an dieser Stelle zudem erinnert an den oben bereits zitierten Ausruf „São os bandeirantes do azul“ über brasilianische Flugpioniere von Bartolomeu de Gusmão über Santos-Dumont bis hin zu Edu Chaves im Kontext einer Rede, die nach der Nachricht über Chaves’ erfolgreichen Flug von Rio de Janeiro nach Buenos Aires (1920) in der Abgeordnetenversammlung gehalten wurde, reproduziert im Artikel „Rio de Janeiro – Buenos Aires“, in: *Correio da Manhã*, 30.12.1920, S. 1 (vgl. dazu Fußnote 1047). Auch in der Zukunft sollten weitere Flieger wie João Ribeiro de Barros als „bandeirante do azul“ in die Berichterstattung eingehen. Vgl. exemplarisch: „As azas gloriosas do Brasil“, in: *Jornal do Recife*, 07.06.1927, S. 1.

ausgehend von und bezogen auf Chaves' Errungenschaften systematisch, kontinuierlich und gehäuft auftrat und damit einen Diskurs formierte¹⁰⁵⁹, so ist das darauf zurückzuführen, dass seine Streckenflüge nicht nur ein Vordringen „bis zu den Sternen“¹⁰⁶⁰, sondern zugleich auch über die „Gebirgsketten“¹⁰⁶¹ hinweg und damit durch den Naturraum des immensen brasilianischen Territoriums verhießen: „A viagem de Edú Chaves [...] é o resurgimento da epopéia dos bandeirantes! A bandeira brasileira, que pela primeira vez fluctuou sobre valles e montes...“¹⁰⁶². Die in Neddermeyers Gedicht zu Chaves' Streckenflug angeführte „Weite des Raumes“¹⁰⁶³ ließ sich also nicht nur auf den grenzenlosen Luftraum, sondern in weitaus größerem Maße auf das kaum endende und damit schwer zu erschließende nationale Territorium mit all seinen Gebirgen und Tälern beziehen, in das Chaves wie die *bandeirantes* ebenfalls von São Paulo ausgehend, nun aber erstmalig auf dem Luftweg vorstieß.

Im Gedicht von Neddermeyer ist die Rede von einem „langsamen Vorrücken“¹⁰⁶⁴. Der Poet sah die Bedeutung von Chaves' Flügen also weniger in der Beschleunigung als vielmehr in der prinzipiellen Begründung neuer Verbindungswege. Durch die bloße Präsenz seines Flugzeuges im Luftraum drang Chaves in eine Welt ein, die im Sinne der oben geschilderten Wahrnehmung von ‚zwei Brasilien‘ als derjenige Teil verstanden werden könnte, der von der Realität des küstennahen, urbanen, ja ‚modernen Brasiliens‘ weit entfernt war. Diese Vorstellung offenbarte sich in zahlreichen Karikaturen zu Chaves ‚Über-Land‘-Flügen, die das Zusammentreffen des Flugzeuges (als Symbol der ‚Moderne‘) mit der Bewohnerschaft des relativ dünn besiedelten Binnenlandes (repräsentiert durch die ländliche Figur des *caipira*, eine idyllisch-romantisierte Naturszene oder ein abgelegenes Haus) zum Thema machten. Dabei wurden die Bewohner dieses buchstäblich ‚hinter dem Mond‘ liegenden Landstriches, die *caipiras*, als durch und durch hinterwäldlerisch gezeichnet, hielten sie das Fluggerät doch

¹⁰⁵⁹ Vgl. dazu LANDWEHR: Historische Diskursanalyse, S. 92 f. und 147 sowie die Ausführungen in der Einleitung dieser Arbeit (bei Fußnote 98).

¹⁰⁶⁰ Für das Originalzitat siehe das Gedicht von Eduardo Machado oben (Fußnote 1057).

¹⁰⁶¹ Im Original: „serras“. Für den Gesamtzusammenhang und Beleg siehe das Gedicht von Neddermeyer oben und Fußnote 1052.

¹⁰⁶² „Eduardo Chaves“, in: O Paiz, 02.05.1912, S. 3.

¹⁰⁶³ Im Original: „vastidão do espaço“. Für den Gesamtzusammenhang und Beleg siehe das Gedicht von Neddermeyer oben und Fußnote 1052.

¹⁰⁶⁴ Im Original: „lento avança“, vgl. das Gedicht von Neddermeyer oben und Fußnote 1052.

wahlweise voller naivem Erstaunen für einen „großen Sperber“ oder aber respektvoll für furchteinflößende „Jericho-Trompeten“ (Abbildung 37).¹⁰⁶⁵



Abbildung 37: Raul: „Na Roça. A passagem do intrepido Chaves“, in: *Jornal do Brasil*, 01.05.1912, S. 1. *Fundação Santos Dumont* (Album Nr. 3.158) / [Unbekannter Autor]: „Actualidades. A viagem de Edú Chaves (O primeiro aeroplano sobre o matto)“, in: *O Paiz*, 04.05.1912, S. 2. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*.

¹⁰⁶⁵ Vgl. Bildunterschrift „O CAIPIRA: - O' homem! que gavião tão grande!“ (Großbuchstaben im Original) zu Raul: „Na Roça. A passagem do intrepido Chaves“, in: *Jornal do Brasil*, 01.05.1912, S. 1 und Bildunterschrift „Deus nos acuda A trombeta de Jericó!...“ zu [Unbekannter Autor]: „Actualidades. A viagem de Edú Chaves (O primeiro aeroplano sobre o matto)“, in: *O Paiz*, 04.05.1912, S. 2 (beide Abbildung 37). Zum Illustrator Raul [Raul Pederneiras] (1874-1953) vgl. LIMA: *História da caricatura*, Vol. 3, S. 988-1012; Eintrag „Raul Pederneiras“, in: Itaú Cultural (Hg.): *Enciclopédia*, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa4263/raul-pederneiras>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Ähnliche Bilder, die den „Kontrast zwischen Pferdestärken auf dem Lande und der Romantik des Motorflugs“ (PRENDERGAST: *Pioniere der Luftfahrt*, S. 136) zeigen, sind aus anderen lokalen Kontexten auch bekannt, dürften sich aber angesichts divergierender Raumwahrnehmungen mit anderen Botschaften verbunden haben. Für Deutschland vgl. exemplarisch ebd. Der hier für Brasilien nachgezeichneten diskursiven Nebeneinanderstellungen von ‚modernen‘ und ‚traditionellen‘ Elementen kommt diejenige in peruanischen Narrativen aus den 1920ern, dem Zeitpunkt der luftfahrerischen Erschließung der Amazonasregion, nahe. Auch diese konfrontierten Flugzeuge als ‚Fortschrittsbringer‘ mit den naiven, abergläubischen oder auch ängstlichen, im Amazonasgebiet ansässigen indigenen Bewohnern, vgl. HIATT: *Rarefied Air* (Dissertation), S. 8 und 149 f.

Chaves' Überlandflug erschien also als ein erster Schritt, diese beiden konträren Welten, die ‚zwei Brasilien‘, aneinander anzunähern und miteinander in Kontakt zu bringen.

Wenn Edu Chaves als „bandeirante“ (oder wie im folgenden Zitat als ein „Nachkomme“ dieser Figur) beschrieben wurde, so verband sich dies mit jenen positiven, männlich konnotierten Eigenschaften, die auch in der *bandeirantes*-Mythologie eine zentrale Rolle spielten: Wagemut, Kühnheit¹⁰⁶⁶, Verwegenheit, Mut, Einsatzbereitschaft.¹⁰⁶⁷ So heißt es: „Edu Chaves é descendente dos ‚bandeirantes‘. E’ a ousadia. E’ a coragem. E’ o arrojo“¹⁰⁶⁸. Der Abenteuergeist galt dabei nicht nur – wie in vielen Teilen der Welt – als Voraussetzung für die Herausforderung des Fliegens an sich.¹⁰⁶⁹ Vielmehr wurde er insbesondere als Bedingung betrachtet, um die „Weite des Raumes“ („vastidão do espaço“) zu durchdringen, denn in diesem Unterfangen musste die Natur in der Gestalt steiler Bergketten „herausgefordert“ („serras desafiando“) und „der Tod geschmäht“ („a morte desprezando“), kurz: mussten tödliche Gefahren überwunden werden, wie José do Amaral Neddermeyer in seinem oben zitierten Gedicht für Edu Chaves poetisch schilderte.¹⁰⁷⁰

¹⁰⁶⁶ Kühnheit (im frz. Original: „audace“) wurde ihm bereits in Frankreich zugeschrieben für seine atemberaubenden Flüge in der zivilen Flugschule unter widrigen Wetterbedingungen, wie sich in einer kurzen Nachrichtenmeldung aus einer französischen Zeitung verdeutlicht, vgl. „Dans les Ecoles Civiles“ [Unbekannte Zeitung (Frankreich), 1911?], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158). Ebenso wurde er bereits vor seinem Flug von Santos nach São Paulo in einer Zeitung als „furchtloser paulistanischer Flieger“ (im Original: „intrepido aviador paulista“) betitelt, vgl. „A aviação em S. Paulo. Raid entre a capital e Santos“, in: [Unbekannte Zeitschrift (SP), --.03.1912], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158). Daraus geht hervor, dass die Chaves' zugeschriebene Kühnheit weniger als Produkt des *bandeirantes*-Diskurses, denn vielmehr als hervorragende Grundlage und Projektionsfläche für diesen zu verstehen ist.

¹⁰⁶⁷ Vgl. dazu OLIVEIRA: Instituições, arte e o mito bandeirante, S. 144 f. und RAIMUNDO: Terra conquistada, S. 5 f. Zur Deutung des *bandeirante* als Figur, die in Brasilien der mythologischen Repräsentation des männlichen Helden am ehesten entsprach, vgl. FLORES: Tecnologia e estética do racismo, S. 200.

¹⁰⁶⁸ „O maior ‚raid‘ da America do Sul“, in: Gazeta de Noticias, 01.05.1912, S. 1.

¹⁰⁶⁹ Für Brasilien vgl. PORTO: História do transporte aéreo, S. 31. Auch andernorts verbanden sich Repräsentationen von Piloten mit als maskulin betrachteten Attributen wie Mut, vgl. dazu RIEGER: Technology, S. 137.

¹⁰⁷⁰ Für die Originalzitate im Gesamtzusammenhang und den Beleg siehe das Gedicht von Neddermeyer oben und Fußnote 1052.

Die Erfordernis des Heldenmutes für solche Unternehmungen und insofern auch die den *bandeirantes* und Chaves zugeschriebene Bedeutung ihres Handelns ergab sich jedoch nicht nur aus dem unwirtlichen Naturraum, der von beiden erschlossen und damit dominiert wurde¹⁰⁷¹, sondern zugleich aus dem fehlenden räumlichen Wissen. So erkundeten die historischen *bandeirantes* weitgehend unbekannte und nicht kartierte Landstriche des Landesinneren.¹⁰⁷² Auch wenn die *bandeirantes* – größtenteils Analphabeten – ihre Expeditionsrouten kaum dokumentierten, schufen sie mit ihren Exkursionen zumindest die Voraussetzungen für eine spätere Produktion von (nicht nur kartografischem) Wissen über diese Räume, für die Etablierung von Verkehrsrouten ins Binnenland und eine daran anschließende Besiedlung und Nutzbarmachung des Territoriums.¹⁰⁷³

¹⁰⁷¹ Für die *bandeirantes*-Historiografie vgl. unter anderem DINIZ: Representações do Tietê, S. 129 und RAIMUNDO: Terra conquistada, S. 6.

¹⁰⁷² Die seinerzeit bestehenden kartografischen Wissenslücken in Bezug auf das Landesinnere – die letztlich im europäischen Interesse an der Beherrschung der atlantischen Küsten und damit in einem (nicht nur kartografischen) Fokus auf die Küstenlinie wurzelten – gehen eindrücklich aus diversen Brasilien- und Amerika-Karten des 16. und 17. Jahrhunderts hervor. Dabei kontrastieren minutiöse topografische Informationen zur Küstenlinie mit Leerstellen im Inneren des Kontinents. Anstelle kartografischen Wissens wurden diese mit typischen Elementen aus Flora und Fauna, Landschaften, Kriegsszenarien, Ornamenten, Windrosensymbolen, Repräsentationen Indigener und oftmals kannibalistischen Praxen und überdimensionalen Wappen ausgefüllt. Vgl. insbesondere die Karten „América Austral“ (1600), „Terra Brasilis“ (1519) und „Mapa do Brasil“ (1635), alle in: SOCIEDADE BRASILEIRA DE CARTOGRAFIA, GEODÉSIA, FOTOGRAMETRIA E SENSORIAMENTO REMOTO / SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA / SECRETARIA DO PLANEJAMENTO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO ESTADO DA BAHIA / SECRETARIA DA CULTURA E TURISMO DO ESTADO DA BAHIA: 500 anos do Brasil sob a ótica da cartografia. [Governo do Estado da Bahia], [Salvador, BA] [1999 / 2000], ohne Seitenangabe. Vgl. ferner die Übersicht in COSTA: Relação de Mapas, S. 225 ff.; COSTA: Roteiros, S. 163 sowie „Brazil on the Map“, in: MICELI: Tesouro dos Mapas, S. 230 ff. und entsprechende Kommentare in GUEDES: Introdução, S. 19. Was das Landesinnere betrifft, gingen mit Francisco (de) Orellanas Expedition zwischen 1540 und 1542 einzig der Verlauf des Amazonas und seiner Nebenflüsse sowie die an diesen gelegenen Ortschaften relativ früh in den kartografischen Wissensfundus mit ein, vgl. ebd., S. 20.

¹⁰⁷³ Vgl. BURNS: History of Brazil, S. 57 ff.; CANABRAVA: Bandeiras, S. 493 und RAIMUNDO: Bandeirantismo, S. 10. Insbesondere Regionen mit Edelmetallvorkommen – und damit die von den *bandeirantes* erschlossenen Landstriche – sowie umstrittene Grenzgebiete im Norden und Süden standen im Fokus der kartografischen Produktion ab dem ausgehenden 18. Jahrhundert, vgl. ebd., S. 14 (Anmerkung 24) und COSTA: Roteiros, S. 163 sowie die Kartenbeispiele in COSTA: Relação de Mapas, S. 228 und 235. Zur *bandeirantes*-Historiografie des 18. Jahrhunderts, deren Routenbeschreibungen eng verbunden waren mit einer Festlegung der Grenzen des portugiesischen territorialen Besitzes, vgl. OLIVEIRA: Conquista do espaço, ohne Seitenangabe. Zur engen Verknüpfung zwischen territorialer und kartografischer Wissensproduktion

Auch Edu Chaves eroberte mit seinen Flügen durch fliegerisches Niemandsland in vielerlei Hinsicht einen wissensleeren Raum, vollbrachte eine „Untersuchung des Unbekannten“¹⁰⁷⁴ und damit den ersten Schritt zum Aufbau nationaler Luftfahrtverbindungen (und gleichzeitig zur Kartierung bestimmter Regionen).¹⁰⁷⁵ So wurden diese Strecken zuvor noch nie beflogen und insofern konnte er von keinerlei fliegerischer Erfahrung oder Know-how profitieren, weder, was einzuschlagende Routen, noch, was geeignete Freiflächen zum Zwischen- oder auch Notlanden anging.¹⁰⁷⁶ Dazu entbehrte er – abgesehen von einem Kompass – jeglicher Navigationsinstrumente und Flugkarten und hing

einerseits und Geschichtskonstruktion andererseits vgl. DINIZ: Representações do Tietê, S. 136; REIS: Passado, S. 59 sowie 63 ff.

¹⁰⁷⁴ Im Original: „devasta [sic] do desconhecido“. Vgl. Rede von Plínio Barreto im Namen der *Liga Nacionalista de S. Paulo* anlässlich Chaves' Ankunft nach seinem Flug von Rio de Janeiro nach Buenos Aires, reproduziert in „Edu Chaves“, in: O Paiz, 14.01.1921, S. 2. Auch in Bezug auf Chaves' *raid* São Paulo - Rio de Janeiro tauchte der Begriff des ‚Unbekannten‘ auf: „Confiando na sua calma coragem, Edu lançou-se ao desconhecido, sem mappas topographicos, tendo por unico ponto de referencia as linhas da Estrada de Ferro Central“, vgl. J.: „Sport“, in: O Queixoso, [1916], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹⁰⁷⁵ Die enge Verknüpfung zwischen der fliegerischen und der kartografischen Erschließung des Landes zeigt sich nicht zuletzt daran, dass an den militärischen Pionierflügen von 1923 zwischen Rio de Janeiro und São Paulo sowie zwischen Rio de Janeiro und Curitiba nicht nur Vertreter des brasilianischen *Serviço Geográfico Militar* als Piloten, sondern auch Akteure einer aus Österreich angeheuerten ‚kartografischen Mission‘ als Passagiere beteiligt waren. Diese ‚Mission‘ sollte brasilianische Offiziere mittels der Aerofotogrammetrie, eines speziellen Verfahrens der Herstellung von Karten auf der Basis von Luftfotografien, in die Technik der Kartierung einweisen. Vgl. INCAER: História Geral, Vol. 2, S. 79 f.; Eliana Alves da SILVA: *90 Anos da Missão Cartográfica Imperial Militar Austriaca no Exército Brasileiro – Relato Histórico da Fotogrametria (1920-2010)*, Paraty, RJ 10 a 13 de maio de 2011, online verfügbar unter https://www.ufmg.br/rededemuseum/crch/simposio/SILVA_ELIANE_ALVES_1.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 6-9 und Maria Gabriela de Almeida BERNARDINO: *A Cartografia Militar na República (1890-1932)*, Paraty, RJ 10 a 13 de maio de 2011, online verfügbar unter https://www.ufmg.br/rededemuseum/crch/simposio/BERNARDINO_MARIA_GABRIELA.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 2 f.

¹⁰⁷⁶ Um 1912 mangelte es überhaupt, insbesondere aber außerhalb der fliegerischen Zentren des Landes an präparierten Landeplätzen (siehe dazu Fußnote 841). Die „falta de aerodromos convenientemente preparados nos pontos intermediarios“ war aufgrund der Streckenlänge und damit der vielen Zwischenstationen vor allem beim *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires Thema, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 279 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“). Aber auch schon vorher wurde zu unterschiedlichen Anlässen immer wieder der Mangel an für die Luftfahrt geeigneten Flächen hervorgehoben, vgl. dazu exemplarisch „Ricardo Kirk“, in: Brazil-Ferro-Carril, 15.03.1915, S. 71 (= Titelseite).

insofern von (unzureichenden) Landkarten und (aufgrund der Nebelschwaden nicht immer gut erkennbaren) markanten Referenzpunkten wie Eisenbahnschienen, Ortschaften, Fluss- und Küstenlinien auf dem Grund ab.¹⁰⁷⁷

Sowohl Edu Chaves als auch die historischen *bandeirantes* eroberten also in vielerlei Hinsicht ‚(wissens-) leere‘ Räume und gingen insofern als Wegbereiter oder auch Pioniere (port. „desbravadores“) ¹⁰⁷⁸ in die Geschichte ein. So wie die portugiesischen Seefahrer einst den Weg durch den Ozean gebahnt hatten und die *bandeirantes* als (vermeintlich) ‚Erste‘ in das brasilianische Binnenland eingedrungen waren, steuerte Chaves als „wagemutiger Erkunder unerforschter Abgründe“ ¹⁰⁷⁹ das „erste Flugzeug über das Dickicht“ ¹⁰⁸⁰ und ebnete damit ähnlich wie seine Vorgänger den Weg zur (nun fliegerischen) Erschließung des Landes und damit zum Zusammenwachsen der ‚zwei Brasilien‘ zu ‚einem‘.¹⁰⁸¹

¹⁰⁷⁷ Nicht zuletzt hatten diese schwierigen Ausgangsbedingungen zum Verlust der Orientierung und damit auch zu Chaves' Absturz ins Meer geführt, vgl. dazu Fußnote 822. Hinweise auf die Navigationsbedingungen bei Edu Chaves' Flug finden sich in zahlreichen Artikeln, vgl. exemplarisch: „Edu Chaves em triumpho. Homenagens ao bravo aviador. Outras notícias“, in: [Unbekannte Zeitung, April / Mai 1912] (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158); Vol-Taire [Leal de Souza]: „Almanach das Glorias. Eduardo Chaves“, in: *Careta*, 19.04.1913, S. 11. Vgl. dazu außerdem Fußnote 1019. Zu frühen Methoden der Flugorientierung vgl. zudem FEHR: Unsichtbare Verkehrswege, S. 35 f.

¹⁰⁷⁸ Vgl. OLIVEIRA: Instituições, arte e o mito bandeirante, S. 132. Die Bezeichnung „desbravadores“ tauchte vor allem für die *bandeirantes* auf. Durch die Parallelisierung der *bandeirantes* mit Edu Chaves übertrug sich diese Zuschreibung indirekt auch auf Edu Chaves. So heißt es in einem Artikel von 1913: „E a sua audacia, a admiravel intrepidez com que affronta o mysterio dos ares, a tranquilla confiança com que defronta o perigo e vence-lo, – relembram as qualidades do paulista, a desbravar e colonisar os sertões brasileiros“, vgl. „Homenagem a Edu Chaves“, in: *O Estado de S. Paulo*, 21.11.1913, S. 3. Vgl. zudem die Rede von Plinio Barreto, die er im Namen der *Liga Nacionalista de S. Paulo* anlässlich Chaves' Rückkehr nach dessen Flug von Rio de Janeiro nach Buenos Aires hielt und in der er Chaves' Energie und Abenteuergeist als Erbe der „raça heroica que desbravou os sertões do Brasil e fundou a nossa nacionalidade“ interpretierte, reproduziert im Artikel „Edu Chaves“, in: *O Paiz*, 14.01.1921, S. 2.

¹⁰⁷⁹ Im Original: „Ousado explorador de abysmos insondados“. Vgl. das Gedicht von Joaquim Americano: „A Eduardo Chaves“, datiert auf den 01.01.1913, veröffentlicht in: [Unbekannte Zeitung, 1913?], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹⁰⁸⁰ Im Original: „primeiro aeroplano sobre o matto“, vgl. „Actualidades. A viagem de Edu Chaves (O primeiro aeroplano sobre o matto)“, in: *O Paiz*, 04.05.1912, S. 2 (Abbildung 37).

¹⁰⁸¹ Nicht nur die (angebliche) portugiesische Herkunft der *bandeirantes*, sondern auch ihre Tätigkeit als ‚Erkunder‘ und ‚Eroberer‘ boten eine geeignete Vorlage, sie in Nachfolge der portugiesischen Seefahrer zu stellen. So bildeten *Os Lusíadas* gemäß der Interpretation des zeitgenössischen Historiografen und Künstlers Benedito Calixto die intellektuelle Vorlage für die Unternehmungen der (wohlgemerkt größtenteils analphabetischen) *bandeirantes*:

Die Figur des *bandeirante* war also eng an die oben beschriebene, in Karikaturen verbildlichte Wahrnehmung des brasilianischen Naturraums geknüpft, denn eine herausfordernde Topografie einerseits und der Wagemut und das Selbstvertrauen des *bandeirante* andererseits erschienen als zwei Seiten derselben Medaille. Gleichzeitig bündelte der *bandeirante* das auch in kartografischen Erzeugnissen und dem Begriff ‚raid‘ ausgedrückte Raumverständnis, das die Bewegung durch den Raum und die Überwindung weiter Distanzen betonte. Während die *bandeirantes* im Nachhinein als Akteure der Grenzverschiebung gefeiert wurden, stand Chaves mit seinen Flügen für die Überwindung naturräumlicher Barrieren und damit implizit für die Möglichkeiten, bis an die (von den historischen *bandeirantes* verschobenen) Grenzen im äußersten Westen des Landes vorzudringen und ‚Leerstellen‘ der Transportgeografie wie auch des Wissens über diese Räume aufzufüllen. Der *bandeirante* bildete somit eine passende symbolische Antwort auf die drängenden Herausforderungen der Zeit, die ‚Eroberung‘ des Landesinneren und die Integration des nationalen Territoriums. Damit war eine diskursive Grundlage geschaffen, die auch nach Chaves’ Streckenflügen fortleben sollte, insbesondere als sich vereinzelt ab den 1920ern und verstärkt in den 1930ern die Vision der Erschließung des Landes per Flugzeug zum konkret geplanten und umgesetzten Projekt wandelte.¹⁰⁸²

„O Bandeirante paulista embrenhado no sertão, lia e decorava os cantos dos Luziadas, revendo e admirando nelles os feitos dos heroes luzitanos“, vgl. Benedito CALIXTO: *Capitanias Paulistas*, São Paulo 1924, S. 97, zitiert nach: OLIVEIRA: *Instituições, arte e o mito bandeirante*, S. 128. Auch in einem späteren Werk der *bandeirantes*-Historiografie wird der „expansionismo terrestre“ der „BANDEIRAS PAULISTAS“ (Großbuchstaben im Original) mit den „descobrimentos marítimos“, also dem „expansionismo oceânico“ der Portugiesen parallelisiert: „E, se os portugueses dominaram três oceanos e uniram o comércio do Ocidente ao do Oriente, os paulistas anexaram ao Brasil dois terços do seu atual território, povoando-o“, in: Tito Lívio FERREIRA: *O português na formação bandeirante*, in: Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo / Comissão do IV Centenário da Fundação da Cidade de São Paulo (Hg.): *São Paulo em quatro séculos. Vol. 1*, 2 Bände, São Paulo 1953, S. 253-265, hier S. 259. Für ähnliche Kontinuitätslinien in einem aktuellen Werk vgl. ferner ARAGÃO / LIMA NETO / BRASILEIRO et al.: *Transportes no Brasil*, S. 95 f.

¹⁰⁸² Die Strecke Rio de Janeiro – São Paulo wurde nach Chaves’ *raids* in den Jahren 1912 und 1914 erstmalig wieder im Jahr 1919 und erneut 1921 und 1923 von einer Gruppe an Militärluftfahrern erfolgreich befliegen (nach einem gescheiterten Versuch im Jahr 1920), vgl. „Navegação aérea. Exercícios praticos de longo percurso entre o Rio e São Paulo“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 16.05.1919, S. 284 sowie INCAER: *História Geral*, Vol. 2, S. 75, 79 und 92. Siehe dazu auch Fußnote 1075. Weitere Pionierflüge zur Erschließung des Landes erfolgten in den 1920ern, vgl. dazu ebd., S. 63 f., 67 f., 79 f. und 92 f. Zur systematischen Erschließung durch

Bandeirantes als Symbol für die paulistanische Fortschrittlichkeit

Sowohl die historischen *bandeirantes* als auch Chaves in deren Nachfolge erkundeten also von ihrer Ursprungsregion São Paulo ausgehend¹⁰⁸³ neue, bisher weitgehend unerschlossene Routen und damit auch Räume. Gleichzeitig haben die Illustrationen vom Zusammentreffen zwischen Chaves' Flugzeug und den *caipiras* bereits angedeutet, dass Chaves als Vertreter der ‚modernen‘ Küstenregion erschien, die nun mittels seiner fliegerischen Unternehmungen mit dem weiträumigen Hinterland in Berührung kam.

Die Herausbildung der *bandeirantes*-Mythologie ab Ende des 19. Jahrhunderts war eng verbunden mit der Positionierung São Paulos in der Nation. Während die Region um São Paulo mit dem explodierenden Kaffeeexport wirtschaftlich zum Zentrum der Nation avancierte, besetzte es in der politischen Sphäre einen nachrangigen Platz. Die angestauten Ressentiments mündeten in der Betonung einer (imaginären) heroischen Vergangenheit, innerhalb derer sich die Figur des *bandeirante* mit dem *paulista*, also dem Bewohner São Paulos, überlagerte und der *bandeirante* zum „Symbol des Paulistanertums“^{c1084} erhoben wurde.

Wie die folgenden Ausführungen zeigen, wurde auch Edu Chaves – moderner Abkömmling der *bandeirantes* – als Repräsentant der Stadt und Region São Paulo gezeichnet. Inwiefern konnten anhand der Person Edu Chaves und seiner fliegerischen Aktivitäten vorherrschende Imaginationen des Schauplatzes São Paulo unterstrichen und um weitere Aspekte ergänzt werden? Inwieweit drückten diese Diskurse regionalistische Perspektiven aus, inwieweit verbanden sie sich mit nationalen oder gar darüber hinausweisenden Skalen der Bezugnahme?

Ein mit der Überschrift „O Bandeirante do Ar“ versehenes, im *Jornal do Brasil* veröffentlichtes, an ein Gemälde erinnerndes Werk des Künstlers Luiz¹⁰⁸⁵ präsentiert Edu Chaves mit Fliegerbrille vor einem kreisrunden Ausschnitt, der

die Luftfahrt und zum Diskurs ab den 1930ern vgl. PORTO: *História do transporte aéreo*, S. 25 und die Ausführungen in Fußnote 1051.

¹⁰⁸³ Dies trifft zumindest auf Chaves' *raid* von São Paulo in Richtung Rio de Janeiro zu.

¹⁰⁸⁴ Im Original: „símbolo da paulistanidade“, vgl. SOUZA: *Mitologia bandeirante*, S. 155. Zum gesamten Absatz vgl. ebd., S. 153 ff. und OLIVEIRA: *Conquista do espaço*, ohne Seitenangabe.

¹⁰⁸⁵ Zu dem in Rio de Janeiro verwurzelten Künstler und Illustrator Luiz / Luís [Luiz / Luís Carlos Peixoto de Castro] (1889-1973) vgl. LIMA: *História da caricatura*, Vol. 3, S. 1194-1222 sowie Eintrag "Luiz Peixoto", in: Itaú Cultural (Hg.): *Enciclopédia*, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa12568/luiz-peixoto>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

wiederum einen der Türme der Stadt São Paulo zeigt (Abbildung 38).¹⁰⁸⁶ Dabei dürfte es sich um den Ende des 19. Jahrhundert nach europäischem Vorbild neu gestalteten und schließlich Anfang des 20. Jahrhunderts eingeweihten Bahnhof *Estação da Luz* handeln, der nahezu in der gesamten Stadt sichtbar war und zum Postkartenmotiv der Stadt avancierte.¹⁰⁸⁷ Auf Höhe der Turmspitze dieses Verkehrsknotenpunktes¹⁰⁸⁸, Eingangsportals in die Stadt¹⁰⁸⁹ und Fortschritts-symbols¹⁰⁹⁰ fliegt ein Flugzeug.

¹⁰⁸⁶ Vgl. Luiz: „O Bandeirante do Ar“, Illustration zum folgenden Artikel: Baptista Coelho: „O Voador“, in: *Jornal do Brasil*, 05.05.1912, S. 7.

¹⁰⁸⁷ Vgl. dazu die Angaben und die reproduzierten Postkarten von 1910 in GERODETTI / CORNEJO: *Ferrovias do Brasil*, S. 84 f. Zur Geschichte und Bedeutung der *Estação da Luz* vgl. Percival TIRAPELI: *São Paulo. Artes e emias*, São Paulo 2007, S. 216 f. Zum architektonischen Projekt vgl. Beatriz Mugayar KÜHL: *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*, São Paulo 1998, S. 117-125. Für einen visuellen Abgleich vgl. die Abbildungen in den oben genannten Publikationen sowie die folgenden zeitgenössischen Fotografien: Foto mit der Bildunterschrift „S. Paulo. – Estação da Luz“, in: *Revista da Semana*, 17.05.1903, S. 587; Foto mit dem Titel „Vista geral da Estação da Luz“, in: *Revista da Semana*, 03.02.1907, S. 4371 sowie das in der Rubrik „Album de S. Paulo“ veröffentlichte Foto, in: *O Malho*, 09.03.1907, S. 40.

¹⁰⁸⁸ Der Bahnhof bediente die Linien der *São Paulo Railway*, die die Hafenstadt Santos via São Paulo mit der Kaffeeproduktionshochburg Jundiaí verbanden, vgl. KÜHL: *Arquitetura do ferro*, S. 117. Auch die zwischen Rio de Janeiro und São Paulo verkehrende Eisenbahn der *Central do Brasil* schien diesen Bahnhof um 1912 angelaufen zu haben, vgl. dazu die Quelle in GERODETTI / CORNEJO: *Lembranças de São Paulo. O interior paulista*, S. 48.

¹⁰⁸⁹ Zahlreiche berühmte Besucher – und im Übrigen auch viele Immigranten – reisten per Eisenbahn vom Hafen in Santos nach São Paulo und kamen an diesem Bahnhof an, vgl. GERODETTI / CORNEJO: *Ferrovias do Brasil*, S. 217. Gleiches gilt für Reisende, die São Paulo mit dem Nacht-, Luxus- oder Expresszug aus Rio de Janeiro ansteuerten, vgl. GERODETTI / CORNEJO: *Lembranças de São Paulo. O interior paulista*, S. 48. Zum Empfang zahlreicher (Flieger-) Helden, darunter Edu Chaves, an diesem Ankunftsort vgl. SEVCENKO: *Orfeu extático*, S. 102. Zum Empfang von Chaves an der *Estação da Luz* nach seinem *raid* São Paulo - Rio de Janeiro vgl. zudem exemplarisch „Eduardo Chaves em S. Paulo“, in: *Ilustração Paulista*, [11.05.1912?], o. S. und „A chegada de Edu Chaves“, in: *A Vida Moderna*, [April / Mai 1912], o. S. (beide: *Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹⁰⁹⁰ Vgl. dazu exemplarisch die Bildunterschrift zu dem bereits oben zitierten Foto der *Estação da Luz*: „A Estação da Luz, da S. Paulo Railway: - Nada fica a dever ás melhores estações de estradas de ferro, do velho e do novo mundo. E’ um dos grandes atractivos da capital paulista e um marco suggestivo do seu enorme progresso“, veröffentlicht in: *O Malho*, 09.03.1907, S. 40. Ausschlaggebend für diese Symbolkraft war sicherlich nicht zuletzt der Fakt, dass nahezu das gesamte Material aus Europa stammte, vgl. Eduardo Emílio FENIANOS: *Almanaque São Paulo*, São Paulo 2006, S. 42.



Abbildung 38: Luiz: „O Bandeirante do Ar“, Illustration zum Artikel Baptista Coelho: „O Voador“, in: *Jornal do Brasil*, 05.05.1912, S. 7.
Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.

Als Antwort auf die zwischen 1902 und 1906 umgesetzten urbanistischen Reformen in der Hauptstadt Rio de Janeiro¹⁰⁹¹ ließ auch São Paulos Stadtoberhaupt, Antônio Prado, in seiner langen Amtszeit von 1889-1911 so genannte „Verbesserungen“ und „Verschönerungen“^{c1092} nach Pariser Vorbild in stadtnahen Vierteln durchführen. Die im Zuge dieses „Vertikalisierungsprozesses“^{c1093} immer höher strebenden Gebäude im Stadtzentrum können als Symbole der neuen

¹⁰⁹¹ Siehe dazu Fußnote 844.

¹⁰⁹² Im Original: „melhoramentos“ und „embelezamentos“. Beide Begriffe nach WALDMAN: São Paulo dos Prados, S. 4.

¹⁰⁹³ Im Original: „processo de ,verticalização“, vgl. WALDMAN: São Paulo dos Prados, S. 4.

„modern“ anmutenden Stadt gewertet werden.¹⁰⁹⁴ Analog zur Symbiose zwischen Eiffelturm und Santos-Dumonts Luftschiff¹⁰⁹⁵, aber auch zu den bereits 1909 formulierten Visionen des „mechanischen Vogels“ vor der „modernisierten“ Kulisse von Rio de Janeiro¹⁰⁹⁶ fügte sich der *bandeirante* Edu idealerweise in das Bild dieser Stadt, die sich als fortschrittlich inszenierte, symbolisierte das Flugzeug sowohl als technisches Artefakt als auch als sportliche Praxis doch ebenfalls die „neuen Zeiten“¹⁰⁹⁷ und das Streben in die Höhe. Anders als bei Santos-Dumont wurde diese Verknüpfung nun nicht mehr an einer ausländischen „Weltstadt der Zivilisation“, sondern an einem lokalen Schauplatz versinnbildlicht.

Nicht nur die Herkunft des Zeichners aus Rio de Janeiro, sondern auch der Fakt, dass diese Illustration nicht in einer Zeitung aus São Paulo, sondern in einem Blatt der damaligen Hauptstadt erschien, verdeutlicht, dass „Fortschrittlichkeit“ nicht nur als singuläres Charakteristikum dieser Stadt und Region, sondern zugleich als Desiderat auf nationaler Ebene verstanden wurde.¹⁰⁹⁸ In diesem Sinne kann der Flieger Chaves in dieser Zeichnung als Mittler einer Modernisierung gelesen werden, die gemäß der Visionen zeitgenössischer Eliten von São Paulo ausgehend auf ganz Brasilien ausstrahlen sollte.

Eine ähnliche, wahrscheinlich 1913 publizierte Illustration zeigt Edu ebenfalls vor einem hohen Gebäude, über dem sich gleich mehrere Flugzeuge erheben, eines davon unter brasilianischer Flagge (Abbildung 39).¹⁰⁹⁹ Darunter heißt es: „Graças à intrepidez do seu filho glorioso, S. Paulo manterá a hegemonia na aviação brasileira“. Edu, der sich durch „Kühnheit“ auszeichnete, wurde also zum „Sohn“ der Stadt erhoben und garantierte damit São Paulo eine Vormachtstellung innerhalb der „brasilianischen Luftfahrt“, die an anderer Stelle ebenso für weitere Bereiche, vor allem hinsichtlich der aus dem Kaffeeexport resultierenden

¹⁰⁹⁴ Vgl. WALDMAN: São Paulo dos Prados, S. 3 f.

¹⁰⁹⁵ Vgl. dazu Kapitel 1.2. (ab Fußnote 393).

¹⁰⁹⁶ Vgl. dazu Kapitel 2.1 (bei Fußnote 843).

¹⁰⁹⁷ Im Original: „novos tempos“, vgl. WALDMAN: São Paulo dos Prados, S. 6.

¹⁰⁹⁸ Vgl. dazu auch RAIMUNDO: Bandeirantismo, S. 3.

¹⁰⁹⁹ [Autor, Titel und Publikationsquelle unbekannt, um 1913], o. S. Leider liegen keine Angaben zum Publikationskontext der Illustration vor. Sie befindet sich ausgeschnitten im Album Nr. 3.158 aus der Sammlung der *Fundação Santos Dumont*. Die Jahreszahl „1913“ neben dem Kürzel des Karikaturisten weist auf ein entsprechendes Produktions- und wohl auch Veröffentlichungsjahr hin.

Wirtschaftskraft, bescheinigt wurde.¹¹⁰⁰ Entsprechend symbolisiert die brasilianische Flagge, unter der das rechte Flugzeug fliegt, den nationalen Rahmen, innerhalb dessen diese regionale Relevanz zu Tage trat und Wirkung entfaltete.



Abbildung 39: [Autor, Titel und Publikationsquelle unbekannt, um 1913], o. S.
Fundação Santos Dumont (Album Nr. 3.158).

Offenbar war das Verhältnis zwischen der (,modernen‘, ,zivilisierten‘, ,fortschrittlichen‘) Stadt (und Region) São Paulo einerseits und dem *bandeirante*

¹¹⁰⁰ Beispielsweise thematisierte eine anlässlich des *raids* São Paulo – Rio de Janeiro gehaltene Rede im *IHGSP* über die *bandeirantes* die Vormachtstellung von *paulistas* in der Wissenschaft, Politik, Kunst und schließlich der Luftfahrt, vgl. Affonso A.[ugusto] de Freitas: „Proposta“, in: „Sessão em 6 de maio“, in: *Revista do Instituto Historico e Geographico de São Paulo*, Vol. XVII, 1912, São Paulo 1913 (im Folgenden zitiert als „*Revista do IHGSP*, 1913“), S. 505-508, hier S. 507 f., auch transkribiert im Zeitungsartikel „A aviação no Brasil. Raid S. Paulo – Rio“, in: *O Estado de S. Paulo*, 07.05.1912, S. 2 (wird im Folgenden nicht mehr angeführt). Zur wirtschaftlichen Vormachtstellung vgl. zudem SOUZA: *Mitologia bandeirante*, S. 153 f.

Edu andererseits ein doppeltes. Dieser erschien als „Sohn“¹¹⁰¹ oder auch ‚Produkt‘ der Stadt – die er selbst im Übrigen ebenfalls als seine „Heimatregion“ betrachtete.¹¹⁰² Seine fliegerischen Leistungen wurden zugleich als Indiz und Spiegel für deren „gehobene Zivilisationsstufe“¹¹⁰³ gewertet, die wiederum auf der intellektuellen und moralischen Beschaffenheit seiner Bewohner wurzele. Kurz: Die *paulistas*, Bewohner dieser Stadt oder Region, verfügten über besondere Eigenschaften, dank derer sie auf vielen Gebieten besonderes zu leisten vermochten. Andersherum begründeten diese Erfolge das Vorrecht innerhalb der Nation als „erster brasilianischer Bundesstaat“¹¹⁰⁴. An Edu Chaves, der nicht nur unvergleichbare fliegerische Erfolge erzielte, sondern auch aus einer alteingesessenen, politisch wie auch wirtschaftlich einflussreichen Familie der Stadt, kurz: aus „einer der bekanntesten paulistanischen Familien“¹¹⁰⁵ stammte, die zudem familiär und beruflich mit der ebenso tonangebenden Prado-Familie verbündet war, ließ sich dieses Argument besonders überzeugend exemplifizieren.¹¹⁰⁶

¹¹⁰¹ Im Original: „filho“, vgl. die oben zitierte Bildunterschrift zu Abbildung 39.

¹¹⁰² Im Original: „terra natal“. In einem Interview beschrieb Edu Chaves São Paulo als „minha terra natal“ und begründete damit seine Präferenz für den Aufbau einer Flugschule an diesem Ort, vgl. „A aviação no Brasil. Uma entrevista com Edu Chaves“, in: [Jornal de Notícias, --.03.1913], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹¹⁰³ Im Original: „elevado grau de civilização“, vgl. „Chronica“, in: [Unbekanntes Presseorgan, 1912?], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹¹⁰⁴ Im Original: „primeiro Estado brasileiro“, vgl. „Chronica“, in: [Unbekanntes Presseorgan, 1912?], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹¹⁰⁵ Im Original: „uma das mais ilustres familias paulistas“, vgl. „O Raid de Aviação em S. Paulo“, in: O Paiz, 11.03.1912, S. 3.

¹¹⁰⁶ Sowohl Edu Chaves' Familie mütterlicherseits als auch diejenige väterlicherseits hatten diverse Ämter in der Lokalpolitik inne und waren zudem im Kaffeeexport tätig. Edu Chaves' Mutter, Anésia Prado (1850-1917), ist die Schwester des oben bereits erwähnten, bedeutenden Politikers Antônio Prado, der zwischen 1899 und 1911 als Bürgermeister São Paulos umfangreiche urbane Reformen mit dem Ziel der Modernisierung durchgeführt hatte. Vgl. MELO: Automóvel, S. 191 f. und 194. Zu den von seinem Vater Elias Pacheco [e] Chaves (1842-1903) im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts bekleideten lokalpolitischen Ämtern vgl. zudem BOHRER: Eduardo Pacheco e Chaves, S. 9. Über die familiäre Verbindung hinaus manifestierte sich die Allianz der einflussreichen Familien Prado und (Pacheco [e]) Chaves in unternehmerischer Hinsicht. So wandelten Edu Chaves' Onkel mütterlicherseits, Antônio Prado, und sein Vater Elias Pacheco [e] Chaves 1887 das von der Prado-Familie geführte erste brasilianische Kaffeeexportunternehmen in die gemeinsame *Casa Prado, Chaves & Cia.* um, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts bereits 17 Kaffeefazendas besaß und sich damit zum bedeutendsten Kaffeeexportunternehmen in brasilianischem Besitz entwickelt hatte. Vgl. WALDMAN: São Paulo dos Prados, S. 2 f. Zur Unternehmensgeschichte vgl. auch die Schrift „Companhia Prado Chaves. Exportadora. 1887-1947. 60 anos de suas actividades. 60 Years of activities“,

Bandeirantes-Diskurs und regionaler Ursprungsmythos der Luftfahrt

Trotz seiner herausragenden Stellung innerhalb der zeitgenössischen Luftfahrtentwicklung markierte Edu Chaves in derartigen Diskursen keine Zäsur. Vielmehr zog sich die Verwurzelung der erfolgreichen Luftfahrer in São Paulo durch die Geschichte, wie Baptista Coelho im Artikel zum oben interpretierten Bild mit der Überschrift „O Bandeirante do Ar“ (Abbildung 38) vermittelte: „Edu’ é paulista, Paulista é Santos Dumont e paulista era Bartholomeu de Gusmão“¹¹⁰⁷. Etwas genauer nahm es Affonso de Freitas in seiner anlässlich des *raids* São Paulo - Rio de Janeiro gehaltenen Rede im *Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*¹¹⁰⁸ über die *bandeirantes*, der Santos-Dumont trotz dessen Geburtsort im Bundesstaat Minas Gerais allemal als „anerzogenen paulista“ zu präsentieren vermochte: „Santos Dumont, mineiro de nascimento e paulista de criação“¹¹⁰⁹. Doch nicht nur der persönliche Bezug zur Region – ob durch Geburts- oder Heimatort –, sondern auch Genealogie und damit das Kriterium der ‚raça‘ wurden zu entscheidenden Faktoren für die Mythologisierung als *paulista* und damit (Nachkomme der) *bandeirante(s)*. So sei Edu Chaves – wie Affonso de Freitas fortfuhr – doppelt „paulista durch Geburt und paulista durch seine Ahnen über viele Generationen“ und damit „rechtmäßiger Erbe der bandeirantes durch Rasse und Charakterveranlagung“¹¹¹⁰.

Die Vielzahl erfolgreicher brasilianischer Luftfahrtpioniere in und aus São Paulo, die hier als natürliche Folge der Abstammung oder des Geburtsortes erschien, hatte jedoch handfeste Ursachen. Die Ballung der Flugaktivitäten in den großen Städten des Südostens gründete nicht nur in deren verkehrsgeografisch günstigen Lage oder hoher Einwohnerzahl und politisch repräsentativer

verfügbar in den Beständen des *Museu Paulista (Coleção Fernando Pacheco e Chaves, „Pasta 9“)*.

¹¹⁰⁷ Baptista Coelho: „O Voador“, in: *Jornal do Brasil*, 05.05.1912, S. 7. Ebenso wiederholt im Artikel Baptista Coelho: „Edu’ Chaves“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 12.1915, o. S.

¹¹⁰⁸ Zur Bedeutung der von dieser Institution betriebenen Geschichtsschreibung für die Herausbildung des *bandeirante*-Diskurses vgl. vor allem Kapitel 2 in FERREIRA: *Epopéia bandeirante*, S. 93-171 und REIS: *Passado*, passim.

¹¹⁰⁹ Affonso A.[ugusto] de Freitas: „Proposta“, in: „Sessão em 6 de maio“, in: *Revista do IHGSP*, 1913, S. 505-508, hier S. 507.

¹¹¹⁰ Im Original: „paulista de nascimento e paulista por sua ascendencia de muitas gerações“ und „legítimo herdeiro dos bandeirantes pela raça e pelo genio“. Beide Teilzitate nach ebd., S. 508.

Bedeutung, sondern insbesondere im Falle São Paulos auch in der dort angesiedelten Finanzkraft. Luftfahrt war ein teures Geschäft. Die wenigen brasilianischen oder in Brasilien residierenden Flieger, die sich dieses ‚Hobby‘ aus privater Tasche leisten konnten, entstammten wohlhabenden Familien. Deren Vermögen wiederum ging traditionellerweise auf den Kaffeeexport – wie bei Santos-Dumont oder Edu Chaves – oder auch auf industrielle Tätigkeiten zurück – wie im Falle Sensaud de Lavauds –, die sich beide rund um São Paulo konzentrierten.¹¹¹¹

Dieselben Flugpioniere, die bisher das Bild von Brasilien als einer Erfindernation zu konstruieren verhalfen, wurden ausgehend von Chaves’ fliegerischen Erfolgen also ebenso herangezogen, um einen regionalen Ursprungsmythos der Luftfahrt zu beschwören – abgesehen von Augusto Severo, der als Zögling des Nordostens darin freilich keinen Platz fand.¹¹¹² So erschien es Affonso de Freitas und anderen Vertretern der *bandeirantes*-Mythologie als alles andere als zufällig, dass ausgerechnet der in Santos geborene Bartolomeu de Gusmão mit seinen Flugversuchen mit der *Passarola* den Grundstein für spätere Erfolge in der Luftfahrt gelegt hatte, war er doch „ein erfinderisches Genie und Herr einer Intelligenz und eines Mutes, die die echten bandeirantes charakterisierten“¹¹¹³. Die Vollendung seines Traumes vollzog sich dieser Deutung nach spätestens mit den

¹¹¹¹ Neben dem Flugzeug mussten die Enthusiasten dieses Sportes einen Hangar und die Arbeitskraft eines Mechanikers sowie eventuell anfallende Reparaturen finanzieren, vgl. RODRIGUES: Dimitri Sensaud de Lavaud, S. 1. Zu Sensaud de Lavaud, dessen Vater dank seines erfolgreich geführten Keramikindustriunternehmens *Sensaud de Lavaud & Cia* für die Kosten der Flugzeugkonstruktion aufzukommen bereit war, vgl. ALEXANDRIA / NÓGUEIRA: 1910. O Primeiro Voo, S. 55 und RODRIGUES: Dimitri Sensaud de Lavaud, S. 1. Zu Edu Chaves vgl. WALDMAN: São Paulo dos Prados, S. 2 f.; BOHRER: Eduardo Pacheco e Chaves, S. 9 f.; SEVCENKO: Orfeu extático, S. 79 und Fußnote 1106. Zu Santos-Dumont vgl. Kapitel 1.2. Eine ähnliche Schwerpunktsetzung auf die städtischen Zentren des Südostens zeigte sich auch im Bereich der Automobilismus, in dem ebenso die Idee des *bandeirantismo* aufleben sollte. Auch hier war die Finanzkraft der ersten Automobilbesitzer entscheidend, die im Falle von Santos-Dumont, Sylvio Penteado, Gastão de Almeida und Edu Chaves der lokalen Elite entstammten (und – wenig überraschend – zugleich in der Luftfahrt aktiv waren). Vgl. dazu die Angaben in den Fußnoten 286 und 1049.

¹¹¹² Nicht zuletzt spiegelt sich dieser regionale Ursprungsmythos der Luftfahrt in einem 1915 auf dem Mooca-Feld in São Paulo errichteten Monument. Es ehrt Bartolomeu de Gusmão, Alberto Santos-Dumont und Edu Chaves, vgl. BOHRER: Eduardo Pacheco e Chaves, S. 8 und „Varias Noticias. Aeronautica“, in: Brazil-Ferro-Carril, 31.05.1915, S. 185. Zur Wandelbarkeit fundierender Geschichten vgl. ferner ASSMANN: Mythos und Geschichte, S. 22 ff.

¹¹¹³ Im Original: „de genio inventivo e senhor da intelligencia e da coragem que caracterisavam os verdadeiros bandeirantes“, vgl. Affonso A.[ugosto] de Freitas: „Proposta“, in: „Sessão em 6 de maio“, in: Revista do IHGSP, 1913, S. 505-508, hier S. 507.

Flügen von Edu Chaves, der ihn zunächst mit seiner „modernen ‚Passarola‘“ über Santos begrüßt habe, um dann „den unglaublichsten Flug, der bisher in der Neuen Welt unternommen wurde“¹¹¹⁴, hinzulegen. Die Kontinuität zwischen de Gusmão und Chaves manifestierte sich aber nicht nur über die Parallelen bezüglich des Schauplatzes ihres Wirkens im Bereich der Luftfahrt, Santos, sondern darüber hinaus über gemeinsame Charaktereigenschaften, die wiederum auf demselben Herkunftsort beruhten. So seien beide „unter demselben Himmel und auf demselben Landstreifen“ geboren und zeigten daher „Ähnlichkeiten, eine moralische Verwandtschaft“¹¹¹⁵ auf. Wesensmerkmale und geografische beziehungsweise ‚rassische‘ Voraussetzungen erschienen also als zwei Seiten einer Medaille und verbanden sich wiederum mit dem Bild des (mutigen) *bandeirante*, wenn es anschließend heißt: „Sie sind vom gleichen Schlag, von der gleichen Tapferkeit, und der Zweite erfüllt den Traum, den der Erste hatte“¹¹¹⁶.

Letztlich kamen hier zwei wirkmächtige Diskurse zusammen: einerseits derjenige von Bartolomeu de Gusmão als nationale – und nun vor allem regionale – Ursprungsfigur der Luftfahrt, die bisweilen in Santos-Dumont, in jedem Fall aber in Edu Chaves ihre Fortsetzung fand; andererseits der von der Fortschrittlichkeit São Paulos kündende *bandeirantes*-Diskurs, in dem Bartolomeu de Gusmão als berühmter Vertreter der Region ebenfalls einen wichtigen Platz einnahm.¹¹¹⁷ Edu Chaves als erfolgreicher Luftfahrer und *paulista* ließ sich in beide Diskursstränge überzeugend einbetten und symbolisierte somit am Beispiel der Luftfahrt die (schon lange währende) Überlegenheit São Paulos innerhalb der Nation.

¹¹¹⁴ Im Original: „moderna ‚passarola‘“ und „o mais portentoso vôo desferido no novo mundo“. Beide Teilzitate nach ebd., S. 508.

¹¹¹⁵ Im Original: „sob o mesmo céu, e na mesma faixa da terra“ und „afinidades, parentesco moral“. Beide Teilzitate aus: Baptista Coelho: „O Voador“, in: *Jornal do Brasil*, 05.05.1912, S. 7. Ebenso wiederholt im Artikel Baptista Coelho: „Edu Chaves“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 12.1915, o. S.

¹¹¹⁶ Im Original: „São da mesma tempera, da mesma valentia e realiza o segundo o sonho que teve o primeiro“, vgl. Baptista Coelho: „O Voador“, in: *Jornal do Brasil*, 05.05.1912, S. 7. Ebenso wiederholt im Artikel Baptista Coelho: „Edu Chaves“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 12.1915, o. S.

¹¹¹⁷ Als Beispiel dafür seien die von Benedito Calixto, einem bedeutsamen Akteur im Konstruktionsprozess der *bandeirantes*-Mythologie, verfassten Texte über bedeutende Persönlichkeiten der Regionalgeschichte sowie seine Portraitsammlung angeführt. Beide berücksichtigen Bartolomeu de Gusmão. Vgl. OLIVEIRA: *Instituições, arte e o mito bandeirante*, S. 128 und 143. Zum Gemälde vgl. auch Fußnote 146.

Bandeirantes und ihr Handeln für die Nation

Doch gleichermaßen innerhalb der *bandeirantes*-Mythologie wie auch in den Diskursen zu Edu Chaves erschien São Paulo nicht nur als fortschrittlicher Vorreiter der Nation, sondern zugleich als „Wiege großartiger vaterländischer Initiativen“¹¹¹⁸. Entsprechend bestätigte Affonso de Freitas in seiner am 06.05.1912 im *Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo* verlautbarten Begründung für ein Glückwunschschreiben an Edu Chaves sowohl den historischen *bandeirantes* wie auch den zeitgenössischen Ausprägungen dieses Typus, darunter Edu Chaves, dass ihr Handeln auf das „Gemeinwohl und den Aufstieg des Vaterlandes“¹¹¹⁹ ausgerichtet sei. So sei es das „wahre und patriotische Ziel“¹¹²⁰ der *bandeiras*¹¹²¹ gewesen, Siedlungen an den äußeren Punkten zu gründen und damit den territorialen Besitz der Nation zu sichern. Nach Affonso de Freitas seien die den *bandeirantes* nachgesagte Suche nach Gold und die Gefangennahme Indigener dagegen lediglich zweitrangig gewesen. Offenbar verdrehte er in seiner Argumentation Ziel und Nebeneffekt der *bandeiras*. Indem er das Thema der Eroberung und des Erhalts der territorialen Integrität aufgriff und stark machte, das zu Beginn des 20. Jahrhunderts einen bedeutenden Platz in brasilianischen Identitätsdiskursen einnahm und eine räumliche an Stelle einer historisch-zeitlichen Singularität der Nation zu betonen wusste¹¹²², vermochte er sowohl den historischen *bandeirantes* wie auch deren zeitgenössischen „Erben“¹¹²³ ein ‚Handeln für die Nation‘ zuzuschreiben. Die *bandeirantes* stellten also nicht nur auf einer regionalen, sondern zugleich auf einer nationalen Ebene Größe her.

¹¹¹⁸ Im Original: „berço das grandes iniciativas patrias“, vgl. „Eduardo Chaves“, in: O Paiz, 02.05.1912, S. 3. Zur Idee von São Paulo als „Wiege“ der Nation vgl. ferner RAIMUNDO: *Bandeirantismo*, S. 3.

¹¹¹⁹ Im Original: „bem publico e o engrandecimento da patria“, vgl. Affonso A.[ugusto] de Freitas: „Proposta“, in: „Sessão em 6 de maio“, in: *Revista do IHGSP*, 1913, S. 505-508, hier S. 506.

¹¹²⁰ Im Original: „fim real e altamente patriotico“, vgl. ebd., S. 506.

¹¹²¹ Unter *bandeiras* werden die Erkundungszüge der *bandeirantes* verstanden. Vgl. dazu Fußnote 1044.

¹¹²² Vgl. dazu OLIVEIRA: *Conquista do espaço*, ohne Seitenangabe; VELLOSO: *Brasilidade verde-amarela*, S. 101 und 108 ff. sowie die Ausführungen und Zusammenfassung in RAIMUNDO: *Terra conquistada*, S. 4 f. und RAIMUNDO: *Bandeirantismo*, S. 2.

¹¹²³ Im Original: „herdeiros dos bandeirantes“, vgl. Affonso A.[ugusto] de Freitas: „Proposta“, in: „Sessão em 6 de maio“, in: *Revista do IHGSP*, 1913, S. 505-508, hier S. 507. Als „Erben“ angeführt werden diverse Vertreter aus den Bereichen Wissenschaft, Politik, Kunst und Luftfahrt, vgl. ebd., S. 507 f.

Dies erklärt, warum der in São Paulo verwurzelte *bandeirantes*-Kult auch in Rio de Janeiro und anderen Teilen Brasiliens zu Leben erwachen konnte¹¹²⁴, wie sich auch an den Publikationsorten der Sprachrohre des *bandeirantes*-Diskurses zu Edu Chaves ablesen lässt.

Doch worin bestand in den Augen seiner Zeitgenossen das Chaves als Nachfahre der *bandeirantes* zugeschriebene Handeln ‚für das Gemeinwohl‘ und ‚für die Erhöhung der Nation‘? Zunächst zielten Chaves’ Flugprojekte – anders als die vieler ausländischer Flieger und im Gegensatz zu allen bisher vollführten Streckenflügen im Land¹¹²⁵ – nicht darauf ab, Preis- oder Eintrittsgelder einzustreichen. Vielmehr dienten seine fliegerischen Unternehmungen der territorialen Erschließung des Landes und der Ausbreitung des Flugzeuges als einem Zeichen der ‚Moderne‘ und damit einem hehren, an der *patria* ausgerichteten Ziel oder konnten zumindest in diesem Sinne gedeutet werden: „um moço paulista arriscou a sua vida em uma aventura sem igual, unicamente pelo nome da raça e pela grandeza da Patria [...] é um heróe por *vocaçào* e não por *adaptação*, por índole e não por calculo.“¹¹²⁶

Ein anderer Text anlässlich Edu Chaves’ Rückkehr in seine Heimatstadt São Paulo im Anschluss an seinen *raid* von dort nach Rio de Janeiro betonte das am wissenschaftlichen Fortschritt und damit dem Wohle der Menschheit ausgerichtete Schaffen, wie es sich auch in den Diskursen zu den frühen Luftfahrtpionieren Santos-Dumont und Augusto Severo manifestiert hatte. Edu Chaves hebe sich durch seine „Überlegenheit“ von vielen anderen „Kämpfern“ und „Mutigen“ im Bereich der Luftfahrt ab. Worin diese „Überlegenheit“ genau

¹¹²⁴ Exemplarisch zu den Bemühungen des *Museu Histórico Nacional* in Rio de Janeiro, die heroische Geschichte der *bandeirantes* zu erzählen, vgl. OLIVEIRA: Instituições, arte e o mito bandeirante, S. 145.

¹¹²⁵ Vgl. dazu die Angaben in den Fußnoten 899, 903 und 962. Für eine Betrachtung der von Garros im Rahmen der *Semana de Aviação* durchgeführten Exkursionen im Zusammenhang mit der hinter der Luftfahrt stehenden kommerziellen Logik vgl. zudem BLAY: Roland Garros.

¹¹²⁶ Kursiv im Original, vgl. Oscar Lopes: „A Semana“, in: O Paiz, 05.05.1912, S. 1. Die Gegenüberstellung der kommerziellen Schaffensausrichtung ausländischer (vor allem französischer) Flieger und der ideellen von Chaves ist Thema zahlreicher Artikel, die damit nicht zuletzt die Haltung der Regierung Hermes da Fonseca kritisierten. Diese – so der Tenor – sollte Chaves für seine national weitaus relevanteren Flüge in gleichem Maße wie die bei der *Semana de Aviação* in Rio de Janeiro und zu anderen Anlässen mit Geldpreisen bedachten Ausländer fördern. Vgl. exemplarisch: „O aviador paulista“, in: Ilustração Paulista, [11.05.1912?] (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158); „O Homem do Dia“, in: Gazeta de Noticias, 03.05.1912, S. 3; „O Maior ‚raid‘ da America do Sul. De S. Paulo ao Rio de Janeiro“, in: Gazeta de Noticias, 29.04.1912, S. 1.

bestand, blieb dabei vage. Fest steht, dass diese ihn auf eine Ebene stellte mit den „Helden“, die in den „kultivierten Zentren“ Europas durch „Studium“, „Opferbereitschaft“ und das „brennende Verlangen“, die Luftfahrt als eines der „kompliziertesten Probleme der modernen Wissenschaft“ zu lösen, in die Nachwelt eingingen. Ob der Autor sich dabei auf brasilianische oder europäische Erfinderpioniere bezog, bleibt offen. In jedem Fall attestierte die Gleichrangigkeit der „Überlegenheit“ des Edu Chaves mit derjenigen der Luftfahrthelden am Schauplatz der europäischen „kultivierten Zentren“ einen Schritt des „Landes der bandeirantes“ in Richtung ‚Moderne‘ nach europäischem Maßstab.¹¹²⁷ Edu Chaves wurde also gewissermaßen zum Mittler einer von ihm und São Paulo ausgehenden, die Nation erfassenden Modernisierung nach europäischem Modell erhoben.

Gleichzeitig erschien Luftfahrt als ein wissenschaftliches und damit als ein über die Region und Nation hinaus relevantes Problem. Die „Mutigen“, die nicht nur das Abenteuer suchten, sondern sich der Bedeutung ihres „Werkes“ für die universale Luftfahrtentwicklung „bewusst“ waren, wurden insofern zur „Vorhut“ („*guarda avançada*“) der Eroberungszüge im Bereich der Luftfahrt erkoren.¹¹²⁸ Im Falle Edu Chaves’ entfaltete dieser dem militärischen Bereich entlehene Begriff nicht nur metaphorische – und damit auf die universale Ebene ausgerichtete – Bedeutung im Sinne von ‚Vorreiter‘ oder ‚Pionier‘. Räumlich und damit wortwörtlich verstanden durchdrang Edu Chaves – wie militärische Truppen und die *bandeirantes* – das Gelände beziehungsweise den Luftraum darüber und wurde so zur „Vorhut“ im Prozess der nationalen territorialen Erschließung. In

¹¹²⁷ Im Original: „A homenagem dos paulistas ao seu illustre patricio deve hoje visar a um objectivo mais alto, qual o de lhe testemunhar que nesta terra dos bandeirantes o espirito de seus filhos se encheu de funda e perturbante emoção, vendo um moço nivelar a sua superioridade até então desconhecida, á dos heróes que nos centros cultos da Europa se impuzeram á posterioridade pelo seu estudo, pelo seu sacrificio, pelo ardente desejo de ver resolvido um dos mais interessantes e complicados problemas da sciencia moderna. Corajosos tem havido muitos [...]. Mas corajosos e ao mesmo tempo conscientes da sua obra, de cujo triumpho jámais duvidaram, esses tornaram-se uma classe áparte, muito restricta e que, por isso mesmo formam a guarda avançada de todas as conquistas até agora realizadas no campo da aviação“, vgl. „A aviação no Brasil. Raid S. Paulo – Rio“, in: O Estado de S. Paulo, 07.05.1912, S. 2.

¹¹²⁸ Alle in Anführungszeichen gesetzten Begriffe entstammen dem obigen Zitat (Fußnote 1127). „Unerschütterliches Selbstvertrauen“ und ein „intaktes Selbstbewusstsein“ (im Original: „inabalavel confiança em si mesmo e inteira consciencia do proprio valor“) werden an anderer Stelle im selben Artikel explizit als Eigenschaften der „alten bandeirantes“ (im Original: „antigo bandeirantes“) angeführt, vgl. ebd.

Anlehnung an die *bandeirantes* als „territoriale Wegbereiter“¹¹²⁹ wurde Chaves als ‚Pionier der Luftwege‘ gezeichnet.¹¹³⁰

Zusammengenommen verbinden sich in den Diskursen, die Edu Chaves als *bandeirante* zeichneten, also drei Skalen der Bezugnahme: Einerseits eine regionale (gegeben durch den Ursprung der *bandeirantes* und ihrer modernen Nachfolger in São Paulo, der besonders von den *paulistas* betont wurde), andererseits eine nationale (die sich in deren zum Wohl der *patria* ausgerichteten Handeln kristallisiert) und darüber hinaus sogar vereinzelt eine transnational-, universale (durch den Vergleich mit den in den europäischen Zentren aktiven Erfinderpionieren und die Sichtweise auf Luftfahrt als ein wissenschaftliches Problem der Menschheit). Die – wenn auch implizite und nur vereinzelt nachweisbare – Einbettung der Figur des *bandeirante* in einen universalen Wissenschaftskontext ist aus anderen Bereichen der *bandeirantes*-Mythologie (und auch aus weiteren Diskursen zu Edu Chaves) nicht bekannt und dürfte aus der Kombination des *bandeirantes*-Diskurses mit den bereits analysierten Narrativen zu den brasilianischen Erfinderhelden hervorgegangen sein.

Offensichtlich boten die frühen Luftfahrtaktivitäten in Brasilien und insbesondere ihr Hauptakteur Edu Chaves eine ideale Projektionsfläche für die Artikulation und Herausbildung der *bandeirantes*-Mythologie. Zum einen stammte Chaves aus einer alteingesessenen Familie der Stadt São Paulo. Auch andere große Figuren der brasilianischen Luftfahrt hatten ihren Ursprung in der Region um São Paulo – de Gusmão war gebürtig aus Santos – oder wuchsen zumindest dort auf, wie im Falle Santos-Dumonts, so dass Chaves’ Luftfahrt-erfolge als Fortsetzung einer lange währenden, nun vorwiegend regional definierten Kontinuitätslinie gedeutet werden konnten. Zum anderen funktionierte die Übertragung der den *bandeirantes* zugeschriebenen, männlich konnotierten Eigenschaften – wie Wagemut – nicht nur aufgrund desselben Geschlechts der Flugakteure, sondern auch im Hinblick auf den als gefährlich eingestuften Flugsport besonders gut. Vor allem konnte Chaves hinsichtlich der herausfordernden und waghalsigen Flugstrecke über die *Serra do Mar* als kühn und mutig gezeichnet werden. Darüber hinaus ließ sich die mit den *bandeirantes* verbundene

¹¹²⁹ Im Original: „desbravadores do território“, vgl. OLIVEIRA: Instituições, arte e o mito bandeirante, S. 132.

¹¹³⁰ Auch wenn diese zweite Ebene nicht explizit benannt wurde, ist doch von entsprechenden Assoziationen des Verfassers und auch der Rezipienten auszugehen, denn diese räumliche Dimension und Bedeutung seiner Flüge wurde – wie bereits als Ergebnis festgehalten – mittels anderer Repräsentationsformen und Medien inflationär beschworen.

raumerweiternde und Raumwissen produzierende Dimension in zweifacher Hinsicht auf die Flugaktivitäten von Chaves übertragen. Zum einen eroberte er – wie diverse andere Luftfahrtpioniere – den Luftraum, zum anderen – und das war neu – erschloss er das nationale Territorium auf ungekannte Art und Weise, nämlich über die dritte Dimension. Damit vermochte der Diskurs von Chaves als *bandeirante* die auf territorial-geografischen Motiven basierende nationale Erzählung mehrfach zu bestärken und fortzuschreiben und auf diese Weise Chaves' Luftfahrtaktivitäten am Schauplatz Brasilien mit nationaler Bedeutung zu versehen.

2.6 EINZIGARTIGE LUFTFAHRTBEDINGUNGEN AM SCHAUPLATZ BRASILien UND CHAVES' RAIDS IM TRANSATLANTISCHEN VERGLEICH

Im letzten Abschnitt hat sich abgezeichnet, dass Chaves' fliegerische Leistungen und sein Handeln für das Gemeinwohl als Annäherung an die im ‚kultivierten Europa‘ tätigen Erfinderhelden gedeutet wurde. Gleichzeitig schrieb Chaves mit seinen *raids* gerade durch die Differenz zu anderen Piloten Geschichte. Wie das folgende Unterkapitel zeigt, bildeten dabei die mit verschiedenen Schauplätzen verbundenen Vorstellungen einerseits und die Ausrichtung des ‚Handelns für‘ andererseits die zentralen Achsen des Vergleichs. Welche Unterschiede wurden von den Zeitgenossen zwischen Edu Chaves' *raids* und den Unternehmungen anderer, größtenteils europäischer Flieger konstatiert? Wie wirkten sich diese Differenzen auf die Heroisierung und nationale Vereinnahmung von Chaves aus?

Fehlende Absicherung und Unterstützung für Flieger in Brasilien

Während manche Literaten und Journalisten Chaves' Mut mit demjenigen europäischer Flieger gleichstellten¹¹³¹, sprachen andere wie Baptista Coelho seine Kühnheit den europäischen Kollegen eindeutig ab: „ao cometimento de Edu’,

¹¹³¹ So heißt es, er habe mit der „vertrauensvollen Kühnheit“ (im Original: „audacia confiante“) von [Jules] „Vedrine“ [eigentlich: Védrine] und der „glücklichen Verwegenheit“ (im Original: „arrojo feliz“) von Garros den Flug von Santos nach São Paulo gemeistert, vgl. Vol-Taire [Leal de Souza]: „Almanach das Glorias. Eduardo Chaves“, in: Careta, 19.04.1913, S. 11. Zu Jules Védrine, der 1911 als Gewinner aus dem *raid* Paris - Madrid über die Pyrenäen hervorging, und zur Anekdote seines Kampfes gegen einen ihn attackierenden Adler, auf die sich der Vergleich möglicherweise mit stützt, vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 127 und PRENDERGAST: *Pioniere der Luftfahrt*, S. 116 ff.

nenhum aviador europeu se atreveria¹¹³². Der in einer Hommage an Chaves geäußerte Kommentar, dass „Garros, der Meister aller Meister der Luftfahrt“¹¹³³ die Machbarkeit des *raids* von São Paulo nach Rio de Janeiro sogar angezweifelt habe, vermittelte eine ähnliche Botschaft. Im Verlauf der weiteren Ausführungen des Schriftstellers und Journalisten Baptista Coelho wird klar, inwiefern sich Chaves' Leistung von europäischen Fliegern abhob:

„A diferença que ha entre o que fazem os aviadores europeus e o que fez o nosso patricio é a mesma que vae do gymnasta que no circo se equilibra sobre um arame com uma forte rêde por baixo e o temerario que atravessa o Niagara por sobre uma corda estendida de margem a margem do abysmo...“¹¹³⁴

Um den unterschiedlichen Grad der Absicherung und damit des erforderlichen Wagemutes für entsprechende Unternehmungen zu unterstreichen, griff der Autor also auf ein Bild aus einer anderen risikoreichen Sportart zurück. Demzufolge entsprächen die Leistungen der europäischen Flieger denjenigen eines von Netzen gesicherten Zirkusartisten, während Chaves' Werk dem eines Furchtlosen gleichkomme, der die Abgründe des Niagara auf einem Seil überquere. Dabei spielte der Autor nicht nur auf den brasilianischen Naturraum, der ähnliche Herausforderungen und Gefahren barg wie der Niagara für den Seiltänzer, sondern auch auf einen weiteren entscheidenden Faktor an. Auch wenn es ohne Frage in Europa wunderbare fliegerische Aktivitäten gebe, seien diese von „Vorkehrungen und Vorsorge“¹¹³⁵ umgeben, Sorge und Aufmerksamkeiten seien an der Tagesordnung

¹¹³² Baptista Coelho: „O Voador“, in: *Jornal do Brasil*, 05.05.1912, S. 7. Diese Aussage wurde drei Jahre später in einem anderen Artikel desselben Autors wiederholt und bestärkt mit den Worten „já o disse noutro artigo e nunca será de mais repetir, ao commettimento de Edú, nenhum aviador europeu se atreveria“ vgl. „Edú Chaves“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 12.1915, o. S.

¹¹³³ Im Original: „Garros, o mestre dos mestres da aviação“, vgl. „Sport“, in: *O Queixoso*, [1916], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158). Vgl. zudem den Kommentar über die von Chaves vollbrachte Heldentat, deren Umsetzung Garros wegen ihrer Gefahren gefürchtet habe (im Original: „que Garros, o arrojado campeão do ar, receiava fazer pelos perigos que apresentava“), aus: „Aviação. O raid Rio-S. Paulo-Santos – O record de distancia na America do Sul por Edu Chaves“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 07.1914, S. 202 f.

¹¹³⁴ Baptista Coelho: „O Voador“, in: *Jornal do Brasil*, 05.05.1912, S. 7. Ebenso wiederholt in: Baptista Coelho: „Edú Chaves“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 12.1915, o. S.

¹¹³⁵ Im Original: „providencias e previdencias“, vgl. Baptista Coelho: „O Voador“, in: *Jornal do Brasil*, 05.05.1912, S. 7. Ebenso wiederholt in: Baptista Coelho: „Edú Chaves“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 12.1915, o. S.

und was an Anleitung und Rettung möglich sei, dafür werde gesorgt. Über Edu dagegen habe allein Gott gewacht, unterstützt von guten Wünschen.

Dieser Einschätzung folgend war die Gleichgültigkeit und fehlende Unterstützung von Regierungsseite sowie das allgemein vorherrschende Desinteresse an Edu Chaves' Flügen Thema vieler Karikaturen aus der humoristischen, in São Paulo verwurzelten Zeitschrift *O Pirralho*.¹¹³⁶ Mit ironischem Unterton prangerte der Karikaturist und „waschechte Paulistano“¹¹³⁷ Voltolino die ausbleibende Hilfe und langsame Reaktion nach Chaves' Absturz in der Bucht von Mangaratiba an (Abbildung 40).¹¹³⁸ Die erforderlichen Soforthilfemaßnahmen („promptos socorros“) für das im Wasser versinkende Flugzeug (und natürlich auch seinen Piloten) verkehren sich in Figur der am Ufer entlangschleichenden Schnecke mit der Aufschrift „Socorros“ (dt. „Hilfe“) in ihr zynisches Gegenteil. Sarkastisch heißt es in der Bildunterschrift: „Ai! Do Edú, se o governo não mandasse promptos socorros“. Auch wenn die Karikaturen vor allem in der Angriffslust auf die Regierung Hermes da Fonseca (1910-1914) wurzelten, für die die Zeitschrift bekannt war¹¹³⁹, so führen sie zugleich vor Augen, welch hohen Stellenwert politisch-gesellschaftliche Rahmenbedingungen innerhalb der Rezeption von Luftfahrtereignissen einnahmen.

¹¹³⁶ Neben der unten besprochenen vgl. exemplarisch die folgenden Karikaturen: Voltolino: „‘Raid’ São Paulo – Rio“, in: *O Pirralho*, 05.05.1912, S. 12; Voltolino: „Os bandeirantes de hoje“, in: *O Pirralho*, 18.05.1912, S. 10.

¹¹³⁷ Im Original: „paulistano da gema“, vgl. Eintrag "Voltolino", in: Itaú Cultural (Hg.): *Enciclopédia*, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa2488/voltolino>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Zum Urheber Voltolino [João Paulo Lemmo Lemmi] (1884-1926) vgl. zudem LIMA: *História da caricatura*, Vol. 3, S. 1237-1249.

¹¹³⁸ Voltolino: „O vôo do Edú“, in: *O Pirralho*, 05.05.1912, S. 11. Letztlich wurde Chaves' Flugzeug von zwei Fischerbooten aus der Umgebung gerettet. Er selbst zog es vor, an Land zu schwimmen – eine Steilvorlage für die Zeichnung seines Charakters als furchtlos und kämpferisch und damit heldenhaft. Vgl. für entsprechende Belege Fußnote 822.

¹¹³⁹ Vgl. dazu die in der ersten Ausgabe veröffentlichte Ansage zur Haltung der Zeitschrift: „A Política do Pirralho“, in: *O Pirralho*, 07.08.1911, S. 4.



Abbildung 40: Voltolino: „O vôo do Edu“, in: O Pirralho, 05.05.1912, S. 11. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

Die „einzigartigen Umstände“¹¹⁴⁰, unter denen Chaves seinen Flug zwischen São Paulo und Rio durchführte, wurden als zweifaches Indiz gewertet. Einerseits bewiesen sie, dass sich „die althergebrachte Tatkraft der Paulistas“¹¹⁴¹ unzerstört erhalten habe und beschworen somit den *bandeirante*-Mythos. Andererseits krönten die Bedingungen für Luftfahrer in Brasilien Chaves zum mutigsten Flieger aller Zeiten und aller Orte, stellten ihn damit an die Spitze der südamerikanischen Luftfahrt¹¹⁴² und hoben ihn ab gegenüber ausländischen Fliegern: „Eduardo Chaves é

¹¹⁴⁰ Im Original: „condições excepcionaes“, vgl. Baptista Coelho: „O Voador“, in: *Jornal do Brasil*, 05.05.1912, S. 7.

¹¹⁴¹ Im Original: „as velhas energias paulistas“, vgl. Baptista Coelho: „O Voador“, in: *Jornal do Brasil*, 05.05.1912, S. 7.

¹¹⁴² So lädt das Flugblatt mit dem Titel „Edú Chaves“ (Bello Horizonte, 22.12.1913) zu einer Hommage an den „furchtlosesten der südamerikanischen Flieger“ (im Original: „mais destemido dos aviadores sul-americanos“), verfügbar im Album Nr. 3.158 aus der Sammlung der *Fundação Santos Dumont*.

o mais arrojado de quantos aviadores têm existido, mettidos mesmo em conta os estrangeiros¹¹⁴³.

Fliegen in Brasilien: patriotische vs. pekuniäre Beweggründe

Damit ist klar, was Edu Chaves' fliegerische Unternehmungen in Brasilien von denen in Europa vollbrachten Leistungen europäischer Flieger unterschied – nämlich die politisch-gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, innerhalb derer sich Luftfahrer behaupten mussten. Doch auch die am selben Schauplatz tätigen europäischen Flieger gingen in den Vergleich mit ein. Dabei stellte der Kolumnist Oscar Lopes am Beispiel von Garros und Chaves neben den unterschiedlichen Ausmaßen der überwundenen Distanzen vor allem die Frage danach ins Zentrum, warum und mit welchem Ziel unterschiedliche Akteure (die in Brasilien vorherrschenden) Risiken in Kauf genommen hätten:

„Garros disputava um premio em dinheiro, premio anteriormente depositado com todas as seguranças, em logar fiel. Preenchidas as condições do concurso, elle levantaria o premio e assim teria uma paga amavel para a sua coragem e para a sua pericia. Esse interesse pecuniario [...] (e foi para esse fim que o relembrei) serve para explicar um arrojado maior, uma proeza menos commum.

Chaves, entretanto, não foi desafiado por estímulos dessa natureza. [...] Foi uma abnegação! Que? *Edu* não ganhava um real? Expunha-se a morrer (e áquella hora só Deus sabia o que lhe acontecera) pela simples satisfação de se metter a voar cerca de quinhentos kilometros? Movia-o apenas o amor do seu paiz, da sua raça?¹¹⁴⁴

Während Garros gemäß dieser Darstellung vor allem des (Preis-) Geldes wegen seinen Heldenmut aufbrachte – und hier trifft das von Baptista Coelho gezeichnete Bild des im Rahmen eines Spektakels agierenden ‚Zirkusartisten‘ zu einem gewissen Grad zu –, wurde Chaves' Motivation als zutiefst patriotisch gedeutet.¹¹⁴⁵

¹¹⁴³ „O maior ‚raid‘ da America do Sul. De S. Paulo ao Rio de Janeiro“, in: *Gazeta de Noticias*, 29.04.1912, S. 1.

¹¹⁴⁴ Oscar Lopes: „A Semana“, in: *O Paiz*, 05.05.1912, S. 1.

¹¹⁴⁵ Für die von Garros in Brasilien eingestrichenen Preisgelder vgl. die Fußnoten 903 und 962. Zwar konkurrierte Garros letztlich erfolgreich und als einziger Kandidat um das von der Regierung von São Paulo ausgeschriebenen Preisgeld für einen Flug von der Landeshauptstadt nach Santos und zurück. Tatsächlich hatte sich jedoch auch Chaves für eine Teilnahme an diesem Wettbewerb interessiert. Er erreichte allerdings den Startpunkt nicht rechtzeitig, da er zunächst sein per Schiff aus Europa nach Santos importiertes Flugzeug zusammenbauen musste. Fast schon legendenhaft wirkt die in manch einer Sekundärliteratur verbreitete Erzählung über die Ersatzteile, die Chaves in freundschaftlicher Manier seinem Kollegen (und gleichzeitig seinem Konkurrenten) zur Verfügung stellte und damit erst dessen Abflug aus São Paulo

Dabei verbanden sich die bereits oben konstatierte, im *bandeirantes*-Diskurs beschworene Ausrichtung seines Wirkens zum Wohle der Nation mit den vorherrschenden widrigen Bedingungen und damit dem hohen eingegangenen (Lebens-) Risiko zu einem doppelt unterfütterten Heldenbild. Ähnlich wie Santos-Dumont in den Augen der brasilianischen Zeitgenossen mit seinem Wissen und der Aufteilung der Preisgelder einen Dienst an der Menschheit leistete und sich in diesem Sinne von den geschäftstüchtigen und patentbedachten europäischen und US-amerikanischen Kollegen abhob, setzte sich nun Chaves zum Wohle seiner *patria* Gefahren und Unwägbarkeiten aus und unterschied sich auf diese Weise von den nach Preisgeldern hechelnden ausländischen Fliegern in Brasilien.

Chaves' raids im kontinentalen und transatlantischen Vergleich

Ob wie oben als Annäherung an europäische Maßstäbe oder wie hier als klares Übertreffen dieser formuliert – die Größe von Chaves und seinen Streckenflügen konstituierte sich also aus den vielfältigen räumlichen Bedeutungshorizonten einerseits und über den Vergleich mit dem ‚Anderen‘ anderseits. Dabei bildeten Südamerika und Europa sowohl als Schauplätze wie auch als Herkunftsorte der Flieger die Hauptreferenzpunkte.

Wie bereits aus der Überschrift des oben zitierten Artikels aus der *Gazeta de Noticia* hervorging, handelte es sich um „den größten ‚raid‘ Südamerikas“¹¹⁴⁶. Gemäß dem folgenden Zitat ergab sich dieser „Rekord“ aus der nicht-ausländischen Herkunft des Fliegers, dem Schauplatz, der überwundenen Distanz¹¹⁴⁷ und vor allem den Bedingungen, unter denen dieser Flug ausgeführt wurde:

ermöglichte. Weiter heißt es, Chaves habe Garros herzlich in der Luft über Santos erwartet und ihm dann auf dem Rückflug in Richtung São Paulo nicht nur Gesellschaft, sondern auch Orientierungshilfe geleistet. Vgl. INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 379-382.

¹¹⁴⁶ Vgl. die Überschrift wie folgt: „O maior ‚raid‘ da America do Sul. De S. Paulo ao Rio de Janeiro“, in: *Gazeta de Noticias*, 29.04.1912, S. 1.

¹¹⁴⁷ Auch entsprechend angeführt als „maior record da distancia na America do Sul“ bzw. „Campeão do maior *record* da distancia na America do Sul voando entre São Paulo e Rio de Janeiro 500 kilom. em 5 horas e 20 m.“ (kursiv im Original), für beide vgl. „Edu Chaves“, in: [Brasil Magazine, Paris, 1912], o. S, *Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

„O valor do importante vôo de Eduardo Chaves, está determinado. Foi elle o primeiro aviador americano que, sobre terras patrias, realizou um vôo em tão grande extensão e nas condições em que o fez. Foi um ‚record‘ na America do Sul.“^{c1148}

Entsprechend wurde bereits der *raid* von Santos nach São Paulo als „der wichtigste, der bisher in den Annalen der Luftfahrt, in Südamerika erfasst wurde“^{c1149}, und wurde auch der zwei Jahre später, ebenfalls von Chaves erstmalig vollbrachte Direktflug auf dieser Strecke als „unvergleichlicher Triumph in der Geschichte der kontinentalen Luftfahrt“^{c1150} gewertet.

Doch nicht nur diesseits, sondern auch jenseits des Atlantiks konnte sich in den Augen brasilianischer Kommentatoren „dieser Flug ohnegleichen, nicht nur, was Südamerika, sondern sogar, was Europa betrifft“^{c1151}, sehen lassen. Gemäß Baptista Coelho handelte es sich um eine „Heldentat, die in Europa erzählt und mit zuverlässiger Dokumentation nachgewiesen die gesamte Welt der Luftfahrt, all die Bleriot, Leblancs“¹¹⁵², Lathans [sic; eigentlich: Lathams] und Garros erstaunen wird“^{c1153}. Voller Enthusiasmus sprach der bekannte Kolumnist João do Rio sogar von einem „einmaligen raid auf der Welt“^{c1154} und der argentinische Flieger Jorge

¹¹⁴⁸ „O Aviador Chaves. De S. Paulo ao Rio em aeroplano“, in: *Jornal do Brasil*, 30.04.1912, S. 5.

¹¹⁴⁹ Im Original: „o mais importante até agora registrado nos annaes da aviação, na America do Sul“, vgl. „O Raid de Aviação em S. Paulo“, in: *O Paiz*, 11.03.1912, S. 3.

¹¹⁵⁰ Im Original: „triumpho inegalavel na historia da aviação continental“, vgl. Bildunterschrift zu Storni: „Salada da Semana“, in: *O Malho*, 11.07.1914, S. 35 (Abbildung 34).

¹¹⁵¹ Im Original: „esse vôo sem igual não só na América do Sul como mesmo na Europa“, vgl. „O Heroe da Semana“, in: *Revista da Semana*, 04.05.1912, S. 5.

¹¹⁵² Zu Alfred Leblanc, Geschäftspartner von Blériot und um 1910 erfolgreicher französischer Pilot, vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 55, 137 und 259. Zu Blériot, Latham und Garros vgl. diverse Anmerkungen vor allem in den Kapiteln 1.5 und 2.1, insbesondere die Fußnoten 723, 741, 821 und 1125.

¹¹⁵³ Im Original: „façanha que, contada na Europa e provada com documentação segura, assombrará todo o mundo da aviação, todos os Bleriot, Leblancs, Lathans [sic; eigentlich: Lathams] e Garros“, vgl. Baptista Coelho: „Edu Chaves“, in: *Aerophil. Revista do Aero Club Brasileiro*, 12.1915, o. S.

¹¹⁵⁴ Im Original: „raid único no mundo“, vgl. Paulo José [João do Rio / Paulo Barreto]: „O Instante. Edu Chaves“, in: *Gazeta de Noticias*, 29.04.1912, S. 1. João do Rio, eigentlich Paulo Barreto, galt als Bewunderer von Edu Chaves, wie aus einer Unterschrift zu einem Foto von Chaves' Empfang am Bahnhof in Rio de Janeiro nach seinem *raid* von São Paulo hervorgeht, vgl. „Edu Chaves“, in: *Careta*, 04.05.1912, S. 9. Für ein kurzes Portrait dieses Journalisten und Literaten vgl. CAMARGO / AZEVEDO / SACCHETTA: *Revista no Brasil*, S. 195. Zu den zahlreichen Pseudonymen, unter denen er veröffentlichte, vgl. Sandra MACHADO: *João do Rio: o cronista da belle époque carioca*, [Rio de Janeiro] 23.05.2013, online verfügbar unter

Newbery sah Chaves auf einer Ebene mit den überragenden Meistern der ‚Alten Welt‘: „seguro que su nombre pronto figurará entre los campeones mas culminantes del viejo mundo“¹¹⁵⁵. Insbesondere die (mutmaßliche) Rezeption des Fluges in Frankreich und dessen Zentrum Paris wurde als Indiz für seine Bedeutung herangezogen:

„O raid S. Paulo – Rio tornou-se um acontecimento de taes proporções, que na França [...] elle constitue certamente o assumpto palpitante de todas as conversações. Aqui [...] como na França, o nome do illustre moço paulista anda em todas as boccas [...]“¹¹⁵⁶

Wengleich in weitaus geringerem Maße als bei Santos-Dumont oder Severo steigerte also die Vorstellung vom „Namen“¹¹⁵⁷ oder auch Platz, den Chaves Brasilien stellvertretend im Ausland verschaffte, seine – vorwiegend über räumliche Bedeutungshorizonte und die am Schauplatz Brasilien gegebenen Voraussetzungen hergestellte – nationale Relevanz.

Während die von Chaves zurückgelegten Distanzen lediglich im südamerikanischen Kontext als revolutionär präsentiert werden konnten – in Europa flogen

<http://www.multirio.rj.gov.br/index.php/leia/reportagens-artigos/reportagens/486-joao-do-rio-o-cronista-da-belle-epoque-carioca>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

¹¹⁵⁵ „A aviação em S. Paulo. Uma carta dirigida a Edu’ Chaves“, in: *O Estado de S. Paulo*, 12.07.1913, S. 4.

¹¹⁵⁶ „A aviação no Brasil. Raid S. Paulo – Rio“, in: *O Estado de S. Paulo*, 07.05.1912, S. 2. Auch in einem weiteren Artikel heißt es (im Nachhinein) über die Reaktionen in Paris zum *raid* São Paulo - Rio de Janeiro: „A sua pericia e o seu arrojo são cousas admiraveis, conhecidas de toda a gente, da nossa e daquella que em Paris o applaudiu com frenesi e com delírio, vendo-o evoluir ao lado dos grandes pilotos.“, vgl. „A Aviação no Brasil. A capital paulista toma a deanteira?“, in: [Unbekannte Zeitung, angeblich eine Transkription aus *O Estado de S. Paulo*, Mai 1913?], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹¹⁵⁷ Im Original: „Então, um brasileiro como Eduardo Chaves, que acaba de fazer o maior ‚raid‘ da America do Sul, conquistando um nome para nossa patria“, vgl. „O Homem do Dia“, in: *Gazeta de Noticias*, 03.05.1912, S. 3. Nicht zuletzt verband sich Chaves’ geplante (aber letztlich nicht umgesetzte) Teilnahme an Flugherausforderungen in Europa – wie schon bei den frühen Flugpionieren – bei seinen Zeitgenossen mit der Hoffnung auf einen Platz für Brasilien in der Welt. So heißt es in diesem Leserbrief an die *Gazeta de Noticias* im Hinblick auf Chaves’ Teilnahme am *raid* Paris - St. Petersburg: „representando assim o Brasil [...] dando-lhe nome até no estrangeiro“, vgl. ebd.

Jules Védrines und André Beaumont¹¹⁵⁸ bei den 1911 durchgeführten Flugwettbewerben von Paris nach Madrid und von Paris nach Rom über 1000 Kilometer¹¹⁵⁹ – machten die immer wieder hervorgehobenen lokal vorherrschenden Bedingungen Chaves' *raid* auch weltweit zum einzigartigen Ereignis. Diese manifestierten sich gleichermaßen in den als schwierig betrachteten naturräumlichen Voraussetzungen wie auch im gesellschaftlich-politischen Rahmen, innerhalb dessen Fliegerei sich behaupten musste. Edu Chaves, der unter diesen erschwerten Umständen und ohne monetären Ausgleich Großes vollbrachte, konnte insofern in doppelter Hinsicht zum nationalen Helden erkoren werden: für seinen Dienst, den er an der Nation als Pionier der Erschließung des Territoriums erwiesen hatte einerseits, für den Platz, den er damit Brasilien in Südamerika oder gar der Welt verschafft hatte, anderseits.

2.7 ERGEBNISSE

Was lässt sich also aus sämtlichen hier untersuchten Teilbereichen – von zeitgenössischen Wahrnehmungen des neuen Schauplatzes über Zäsuren in der Benennung inländischer Flugaktivitäten, kartografische Repräsentationen des *raids* São Paulo - Rio de Janeiro und (teils überspitzte) Darstellungen des brasilianischen Naturraums bis hin zum *bandeirantes*-Imaginarium und der Diskussion der besonderen Bedingungen für Luftfahrer in Brasilien im Vergleich zu Europa – in Hinblick auf die hier verfolgte Frage nach gewandelten Mustern der nationalen Vereinnahmung von Flugpionieren festhalten?

Während sich frühe Luftfahrtpioniere wie Augusto Severo und Santos-Dumont in der Perspektive ihrer Zeitgenossen im Spannungsfeld zwischen Nation und Welt bewegten, ja, das Universale sogar ihre nationale Relevanz gewissermaßen bedingte, trat diese Dimension – und mit ihr auch die Frage nach Brasiliens Platz in der Welt – in den Antworten auf Edu Chaves' Flugunternehmungen zwangsläufig in den Hintergrund. Zwar handelte es sich auch bei Edu Chaves um einen transnational eingebundenen Luftfahrtpionier, doch boten sich weniger

¹¹⁵⁸ Eigentlich Jean Conneau, der unter dem Pseudonym André Beaumont flog, vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 127.

¹¹⁵⁹ Diese zwei *raids* sind auch Gegenstand in einem Artikel über die Bedeutung von Chaves' Flug, vgl. „Edu Chaves“, in: [Brasil Magazine, Paris, 1912], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158). Zu den *raids* vgl. ferner WOHL: *Passion for Wings*, S. 127.

Anknüpfungspunkte, ihn als Akteur mit weltweitem Ansehen, seine Errungenschaften als Dienst an der Menschheit zu deuten, denn zum einen flog er vorwiegend am Schauplatz Brasilien (und damit blieb die Resonanz außerhalb des Landes verhalten) und zum anderen wirkte er nicht als Erfinder, sondern vielmehr als Pilot (womit die wirkmächtige Vermittlung von Luftfahrt als einem universalen wissenschaftlichen Problem seiner Angriffsfläche entbehrte).

Wie sich die Anwendungsbereiche der Luftfahrt zu Beginn der zweiten Dekade in räumlicher und funktionaler Hinsicht verschoben – Flugzeuge erreichten um 1910 den Schauplatz Brasilien und konnten bald darauf vor Ort ihren konkreten Nutzen als Fortbewegungsmittel vor Augen führen –, so wandelten sich auch die Muster der nationalen Vereinnahmung. Dabei bildeten räumliche Bedeutungshorizonte des Fliegens die Hauptachse in der Zuschreibung von nationaler Relevanz. Auch wenn die ersten Flüge im Land vorwiegend aufgrund des lokalen Bezuges Geschichte schrieben und einen Schritt in Richtung ‚Moderne‘ verhiessen und auch wenn Chaves bisweilen (genaugenommen etwas verkürzt) als ‚erster in Brasilien fliegender Brasilianer‘ herausgehoben wurde, so brachte der neue Schauplatz des Fliegens für sich keine Heldenfiguren hervor, ja, schien zunächst sogar einer angemessenen nationalen Anerkennung von Chaves’ Flugleistungen im Wege zu stehen.

Vielmehr verbanden sich der Schauplatz, das Kriterium der Herkunft und vor allem die neue Qualität der von Chaves vollführten Flugunternehmungen – und dies erklärt, warum andere brasilianische, in Brasilien fliegende Akteure wie Gastão de Almeida den Weg ins ‚nationale Pantheon‘ nicht schafften – zu einer nationalen Heldensage. Anstelle der bloßen Zurschaustellung der ‚modernen‘ Technologie in einer vorwiegend vertikalen Dimension, wie sie sich in den seinerzeit üblichen, an den Zuschauersport anknüpfenden Flugvorführungen vollzog, stand nun die horizontale Bewegung über den Erdraum hinweg, die Überwindung rekordträchtiger Distanzen, die Verbindung unterschiedlicher Orte der Erdoberfläche (und erstmalig auch zweier bedeutender Metropolen des Landes) über Grenzen hinweg und damit die Konstituierung fliegerischer ‚Wege-Räume‘ im Vordergrund. Diese räumliche Neuausrichtung spiegelte sich in kartografischen Repräsentationen und in der zeitgleich mit Chaves’ Streckenflügen einsetzenden gehäuftten Verwendung des Begriffes ‚raid‘.

Zugleich überwand Chaves erstmalig die flug- und navigationstechnisch herausfordernde *Serra do Mar* und damit einen als undurchdringbar gezeichneten, der verkehrsräumlichen Erschließung des Landes buchstäblich im Wege

stehenden Naturraum. Edu Chaves gab insofern mit seinen Überlandflügen eine praktische und symbolische Antwort auf die seinerzeit drängende, militärisch, politisch und nicht zuletzt wirtschaftlich relevante Frage nach der Integration des immensen Territoriums mit seinem kaum erschlossenen Binnenland. Er vollzog damit – mit anderen Worten – die ersten Schritte auf dem Weg von ‚zwei Brasilien‘ zu ‚einem Brasilien‘. Nicht nur als Symbol der Moderne, sondern vor allem in seiner Funktion als geeignetes Medium zur Herstellung von Territorialität nach globalem Muster präsentierte sich das Flugzeug als Komplize des nationalen Fortschrittsstrebens.

In doppelter Hinsicht konnte Chaves als heroischer ‚Raumeroberer‘ gezeichnet werden. So beherrschte er nicht nur – wie schon die frühen Luftfahrtpioniere der ersten Dekade und die ersten Flugakteure in Brasilien – seine Maschine und damit den Luftraum, sondern hatte nun auch den herausfordernden brasilianischen Erdraum bezwungen. Insofern als Chaves gefahrenverheißende und unerkundete fliegerischer ‚Wege-Räume‘ mutig erschloss, stand er nicht allein in Nachfolge maritimer Entdeckerfiguren, sondern ließ sich zudem in die sich zeitgleich herausbildende *bandeirantes*-Mythologie einbetten. Das Medium der Karte, vor allem aber auch der spezielle Kartentypus des *Itinerars* riefen die sich durch die brasilianische Geschichte ziehenden und die Identitätskonstruktion bestimmenden Motive der territorialen Eroberung nun im Bereich der Luftfahrt wach und verliehen somit Chaves und seinen Streckenflügen nationale Bedeutung.

Gegenteilig zu den vor seinem ersten Flug vom Karikaturisten Storni in Szene gesetzten Befürchtungen schränkte der Schauplatz also keineswegs seine nationale Anerkennung ein, sondern bedingte diese geradezu. Die schwierigen naturräumlichen Voraussetzungen einerseits und die widrigen gesellschaftlich-politischen Rahmenbedingungen andererseits erhoben Chaves zur nationalen Heldenfigur, die sich nicht nur gegenüber den Kollegen in Europa abhob, sondern auch innerhalb des Kontinents (oder gar der Welt) hervorstach.

In der Zeichnung Chaves' als ‚*bandeirante* der Lüfte‘ verbanden sich regionalistische und nationale Skalen der Bezugnahme. So betonte der *bandeirantes*-Diskurs anhand des *paulista* Chaves und seiner Erfolge in der ‚modernen‘ Luftfahrt nicht nur die (lange zurückreichende, mit einer Kontinuitätslinie an weiteren in São Paulo verwurzelten Luftfahrtpionieren wie Bartolomeu de Gusmão und Santos-Dumont beschworene) Fortschrittlichkeit und damit Vormachtstellung dieser Stadt und Region innerhalb der Nation, sondern zugleich das Handeln

dieser Akteure zum Wohle der Nation. Von São Paulo ausgehend erkundete Edu Chaves bisher nicht beschrittene fliegerische ‚Wege-Räume‘ und konnte somit als paulistanischer Mittler einer nationsweit angestrebten Modernisierung gezeichnet werden. Zugleich grenzte ihn die patriotische Ausrichtung seiner Unternehmungen von den auf das Einstreichen von Preisgeldern bedachten, in Brasilien fliegerisch tätigen ausländischen Akteuren ab, machte ihn zum „brasilianischen Flieger“ („aviador brasileiro“) und gerade nicht zu einem ‚Chaveau‘.

Die immense nationale Bedeutung, die Luftfahrt in Brasilien zu Beginn des 20. Jahrhunderts einnahm (und bis heute einnimmt), erklärt sich aus seinen geografischen Voraussetzungen. Die Kombination aus einer enormen Fläche, einer von Steilhängen und dichter Vegetation bestimmten Topografie und der nicht zuletzt auch daraus resultierenden mangelnden Erschließung durch Eisenbahn und Straßennetz präsentierten sich als Unikum. Auch wenn das durch die beschleunigte Überwindung von Distanzen hervorgerufene Gefühl des ‚schrumpfenden‘ Raumes in einzelnen kartografischen Zeugnissen evoziert wurde, so stand – zumindest noch zu diesem Zeitpunkt – die raumzeitliche Dimension von Luftfahrt insgesamt eher im Hintergrund. Es galt also weniger bestimmte ‚Wege-Räume‘ schneller, sondern vor allem, sie überhaupt zu erschließen.¹¹⁶⁰ Dekaden später bringt Cassiano Ricardo in seinem Werk „Marcha para Oeste“ diese besondere Verbindung Brasiliens zur Luftfahrt auf den Punkt, wenn er schreibt: „o avião, inventado por um brasileiro, foi inventado providencialmente para o Brasil; é brasileiro, pois, por dois motivos fundamentais.“¹¹⁶¹ Die Bedeutung von Santos-Dumont und anderen Erfinderfiguren war Thema des ersten Hauptkapitels. Warum Cassiano Ricardo das Flugzeug als Erfindung für Brasilien betrachtet, dürfte sich aus diesem Kapitel erschlossen haben. Somit bestimmte neben den Akteuren auch die sachlogische Ebene der Technologieanwendung zunehmend die nationale Relevanz von Luftfahrt.

¹¹⁶⁰ Ähnliches konstatiert Maciel für die Bedeutung des Telegrafen in Brasilien und andernorts. So habe der Aufbau von Telegrafienlinien in Brasilien weniger auf die Beschleunigung von Kommunikationswegen als vielmehr auf die Erschließung von (Kommunikations-) Räumen abgezielt, vgl. MACIEL: *Nação por um fio*, S. 164.

¹¹⁶¹ RICARDO: *Marcha para Oeste*, S. 615. Das Werk erschien erstmalig 1940. Weder das vorliegende Zitat noch das dazugehörige Kapitel sind jedoch in der Edition von 1942 enthalten. Offensichtlich wurde das Kapitel erst in einer weiteren Auflage ergänzt. Für die Ausgabe von 1959 ist es nachgewiesen in PORTO: *História do transporte aéreo*, S. 30.

3. DIE ERSTEN GRENZÜBERSCHREITENDEN FLÜGE: ZUSAMMENGEHÖRIGKEITEN, ABGRENZUNGEN UND DIE PROPAGIERUNG EINER BRASILIANISCHEN VORMACHTSTELLUNG (1920-1922/23)

Nachdem Chaves am 5. Juli 1914 erstmalig ein Direktflug von São Paulo nach Rio de Janeiro und damit ein weiterer sichtbarer Durchbruch in der fliegerischen Erschließung des nationalen Territoriums gelungen war, sollten in den nächsten Jahren in Brasilien rekordverdächtige und umfangreich rezipierte Luftfahrtunternehmungen ausbleiben.¹¹⁶² Abgesehen vom brasilianischen Militärfieger

¹¹⁶² Berichtet wird in der 1915 neu erschienenen Zeitschrift *Revista do Aero Club Brasileiro* (ab Sept. 1915 unter dem Namen *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*) für das Jahr 1915 lediglich über Flüge des Italieners Gino Gian Felice am Strand von Copacabana in Rio de Janeiro (vgl. „Os vôos de Gino“, in: ebd., 06.1915, o. S.), des brasilianischen Piloten Luiz Bergmann über der *Avenida Rio Branco* in Rio de Janeiro („Vôo de Bergmann“, in: ebd., 06.1915, o. S.) und in und zwischen verschiedenen Städten des Bundesstaates São Paulo („Aviador Bergmann“, in: ebd., 10.1915, o. S. und „Aviação. Luiz Bergman e os seus vôos de propaganda pelo Estado de S. Paulo“, in: ebd., 11.1915, o. S.) sowie über Flüge des Italieners Ernesto Darioli über dem Flugfeld der *Fazenda dos Afonsos* („O Aero Club Brasileiro e a aviação no Rio“, in: ebd., 12.1915, o. S.) und über der Stadt Rio de Janeiro („Aviação. Darioli vôa sobre a cidade“, in: ebd., 01.1916, o. S.). Für Mai 1916 ist ein Flugwettbewerb mit den Fliegern Darioli, Bergmann und Ribeiro Filho auf der *Fazenda dos Afonsos* anlässlich der Einweihung einer Flugschule des *Aero-Club* angekündigt („A escola de aviação“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 15.04.1916, S. 164). Weitere Flugaktivitäten zwischen 1916 und 1918 fanden vor allem im Rahmen von Veranstaltungen dieser Ausbildungsstätte und der 1916 eingeweihten Marineflugschule statt. Diese entsprachen in ihrer fliegerischen Herausforderung wie auch in der Resonanz, die sie hervorriefen, jedoch keinesfalls der von Edu Chaves vor dem Krieg vollbrachten *raids*. Vgl. für einen ersten Überblick entsprechende (Foto-) Berichte in den illustrierten Zeitschriften *Careta*, *Revista da Semana* und *O Malho*: „O domingo de aviação no campo dos Affonsos“, in: *Careta*, 02.09.1916, S. 15; „Aviação Naval“, in: *Careta*, 28.10.1916, S. 21; „Aviação“, in: *Careta*, 04.11.1916, S. 13; „A festa da bandeira“, in: *Careta*, 25.11.1916, S. 12; „Raid Naval“, in: *Careta*, 13.01.1917, S. 11; „Raid Naval pelo Estado do Rio“, in: *Careta*, 10.02.1917, S. 22; „Aviação Naval“, in: *Careta*, 07.04.1917, S. 14; „O ,raid [sic] do commandante Protogenes“, in: *Revista da Semana*, 13.01.1917, S. 16; „A visita de Santos Dumont aos Hydroplanos da Armada“, in: *Revista da Semana*, 03.02.1917, S. 27; „Aero-Club-Brasileiro. Uma manhã de aviação“, in: *Revista da Semana*, 10.03.1917, S. 26; „Uma manhã de aviação“, in: *Revista da Semana*, 29.12.1917, S. 21; „Uma manhã de aviação no campo dos Affonsos“, in: *Revista da Semana*, 31.08.1918, S. 23; „The right man in the right place“, in:

Ricardo Kirk, dessen tödlich ausgehender Einsatz in einem innerbrasilianischen Konflikt, der *Campanha do Contestado* (1914-18)¹¹⁶³, stellenweise und vor allem innerhalb brasilianischer Luftfahrtzirkel als ‚heroische Opferhandlung‘ (‚sacrificium‘) der brasilianischen Militärluftfahrt und in Verlängerung davon als ‚Opfer für‘ die Nation gedeutet wurde¹¹⁶⁴, gelang nach Chaves’ Flugerfolgen von 1912 und 1914 lange Zeit keinem Luftfahrtpionier auch nur ansatzweise der Weg ins ‚nationale Pantheon‘.

Sicherlich nicht alleiniger Grund, aber ein bedeutender Faktor für diese ‚Funkstille‘ luftfahrerischer Episoden heroischen Ausmaßes war der Ausbruch des Ersten Weltkrieges im August 1914. Auch wenn Brasilien nicht zu den unmittelbaren Kriegsschauplätzen zählte und erst im Herbst 1917 auf der Seite der Alliierten in den Krieg eintrat, so waren die Auswirkungen des Konfliktes dort wie auf nahezu der gesamten Welt von Anfang an zu spüren¹¹⁶⁵ – nicht zuletzt

O Malho, 27.05.1916, S. 11; „Inauguração da Escola de Aviação no Campo do [sic] Affonsos“, in: O Malho, 03.06.1916, S. 9; „Defesa Aerea Nacional“, in: O Malho, 04.11.1916, S. 14.

¹¹⁶³ Zu dieser von messianischen Predigern angeführten und von Landkonflikten hervorgerufenen Volkerhebung im Grenzgebiet zwischen den zwei brasilianischen Bundesstaaten Santa Catarina und Paraná vgl. SKIDMORE: Brazil, S. 100. Zum Ablauf der vom Italiener Ernesto Darioli und von Ricardo Kirk 1914/15 ausgeführten Erkundungsmission, die in einer Bombardierung der ‚Aufständischen‘ münden sollte, vgl. „A Aviação no Contestado“, in: Revista do Aero Club Brasileiro, 02.1915, o. S. und INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 421-428. Zu Kirks Unfall am 1. März 1915 vgl. ebd., S. 427.

¹¹⁶⁴ Zeitenössisch heißt es wie folgt: „tão nobremente se sacrificou pelo seu paiz“ und „perdeu a vida em serviço da Patria“, für beide vgl. „Ricardo Kirk“, in: Brazil-Ferro-Carril, 15.03.1915, S. 71 (= Titelseite). Im Artikel „Pela aviação“, in: Revista do Aero Club Brasileiro, 08.1915, o. S. ist die Rede von dem „Werk“ (im Original: „obra“), gemeint sein dürfte die kurz zuvor erwähnte „nationale Luftfahrt“ („aviação nacional“), für die er sich „geopfert“ („sacrificado“) habe. Unter Berücksichtigung militärischer Aspekte heißt es in einem weiteren Artikel in derselben Ausgabe über Kirk: „o intemerato aviador patricio, que se sacrificou para mostrar as vantagens da aviação pratica na guerra“, vgl. „Ainda de luto a aviação Sul-Americana [sic]“, in: ebd., o. S. Zum Begriff des ‚sacrificium‘ vgl. Kapitel 1.3 zu Augusto Severo und dort insbesondere Fußnote 463. Für eine Hommage des *Aero-Club*, die Kirks Tod als Verlust für den *Aero-Club* und damit die brasilianische Luftfahrt zeichnet, vgl. ferner das Titelblatt der Revista do Aero Club Brasileiro, 06.1915. Dagegen taucht der Märtyrerbegriff anders als in den Diskursen zu Augusto Severo (vgl. dazu Kapitel 1.3) meines Wissens in der zeitgenössischen Dokumentation nicht auf. Zudem ist die Heroisierung seines ‚Opfers‘ keinesfalls so ausgeprägt wie bei Augusto Severo. Dies ist auch der Grund, warum er in dieser Analyse unberücksichtigt bleibt.

¹¹⁶⁵ Allgemein zur den Verflechtungen Lateinamerikas in dieses globale Ereignis sowie zu zeitgenössischen Wahrnehmungen und Deutungsmustern des Ersten Weltkrieges in Lateinamerika vgl. Stefan RINKE: *Im Sog der Katastrophe. Lateinamerika und der Erste Weltkrieg*,

innerhalb der Luftfahrt. Mit dem Krieg verknappten sich traditionellerweise aus Europa importierte Materialien wie Flugzeuge oder Ersatzteile.¹¹⁶⁶ Zudem beteiligte sich ein Großteil der vielen bisher in Brasilien tätigen ausländischen Flieger am Luftkrieg in Europa oder kehrte zumindest in die Heimat zurück. Auch brasilianische Flieger brachen nach Europa auf, sei es – wie im Falle Edu Chaves’ –, um freiwillig an der Seite der Alliierten an der Front zu dienen, sei es, um das neue Format des Luftkrieges vor Ort zu studieren und daraus Schlussfolgerungen für die Entwicklung der noch jungen Militärluftfahrt in Brasilien zu ziehen.¹¹⁶⁷ Weder um fähige Flieger noch um geeignetes Flugmaterial war es daher in den Kriegsjahren in Brasilien gut bestellt.

Erst 1920 kehrte Edu Chaves mit einer weiteren, diesmal die brasilianischen Grenzen überschreitenden Pionierleistung auf die fliegerische Bühne zurück, die zahlreiche Anknüpfungspunkte bot, um zum nationalen Ereignis erhoben zu werden. Es handelt sich um den *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires, eine Herausforderung, die ab 1919 von diversen Fliegern unterschiedlicher Herkunft angegangen und schließlich im Dezember 1920 von Chaves erfolgreich vollendet wurde. Als Steigerung dieser Meisterleistung innerhalb eines südamerikanischen Rahmens vollbrachte ein binationales Pilotenteam – bestehend aus dem US-Amerikaner Walter Hinton und dem Brasilianer Pinto Martins – zwischen August 1922 bis Februar 1923 einen Pionierflug von New York nach Rio de Janeiro, der erstmalig gleich mehrere Länder des Doppelkontinents miteinander verband und über dessen diskursive Vermittlung sich ebenfalls nationale Relevanz herstellen ließ. Gleiches gilt für den Flug von Lissabon nach Rio de Janeiro, mit dem die Portugiesen Gago Coutinho und Sacadura Cabral zwischen März und Juni 1922 erstmals den Südatlantik überquerten und damit die Luftroute zwischen Europa und Südamerika eröffneten. Diese drei Unternehmungen, die in Brasilien den

Frankfurt am Main / New York 2015. Zur Weltdimension dieses Ereignisses vgl. insbesondere ebd., S. 10-13.

¹¹⁶⁶ Bis zu einem gewissen Grad konnte diese Lücke über die von Glenn Curtiss um 1912 in den USA aufgebaute Flugbootindustrie geschlossen werden, die sich in Brasilien zu einer neuen Bezugsquelle entwickeln sollte, vgl. HAGEDORN: *Conquistadors of the Sky*, S. 44, 94 und 119; HALLION: *Taking Flight*, S. 389-394; SIMONS / WITHINGTON: *Geschichte der Fliegerei*, S. 45 ff. sowie Fußnote 898.

¹¹⁶⁷ Vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 430 und HAGEDORN: *Conquistadors of the Sky*, S. 94 sowie „Jorge Moller“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 09.1915, o. S.

Auftakt der Ära der großen transnationalen *raids* bilden¹¹⁶⁸, stehen im Fokus des letzten Kapitels, das sich über den Topos der Erfindernation und über die räumlichen Bedeutungshorizonte des Fliegens hinaus einem dritten Muster der nationalen Vereinnahmung von Luftfahrt(pionieren) widmet, das sich aus dem über die Nation hinausweisenden Rahmen dieser Unternehmungen ergibt.

In dreierlei Hinsicht ist das ‚Erbe‘ des Weltkriegs für die folgende Untersuchung der transnationalen Luftfahrtunternehmungen bedeutsam. Erstens führte das Wettrennen unter den Kriegsparteien zu einer rasanten Weiterentwicklung nicht nur von Flugzeugen, sondern auch von Motoren. Daraus gingen zuverlässige, leistungsfähige, widerstandsfähige sowie rundum und breit einsetzbare Flugzeuge in großen Stückzahlen hervor, die während der Kriegsjahre in Lateinamerika so gut wie nicht verfügbar waren und nach dem Krieg den Kontinent überschwemmen sollten. Nicht zuletzt ermöglichten diese perfektionierten Maschinen überhaupt erst einen Großteil der Flüge in transnationalen, transkontinentalen und sogar transatlantischen Dimensionen – das heißt über große Entfernungen, hohe Gebirge, weite Meere und dergleichen.¹¹⁶⁹

¹¹⁶⁸ Für darauf folgende Flüge über den Sub-, den Doppelkontinent oder den Atlantik mit Zwischenstopp oder Endhaltepunkt in Brasilien vgl. die Kurzdarstellungen in INCAER: *História Geral*, Vol. 2, S. 132 und 134-166. Vgl. darüber hinaus die Übersichtskarte in Ben MACKWORTH-PRAED: *Aviation. The Pioneer Years*, London 1990, S. 252 f.

¹¹⁶⁹ Santos-Dumont und viele seiner brasilianischen Zeitgenossen schilderten diese mit Kriegsbeginn einsetzenden enormen, die Reichweite, Transportkapazität, Flugdauer und -höhe sowie die Robustheit der Maschinen betreffenden Verbesserungen in der Flugzeug- und Motorenkonstruktion und die daraus entstehenden Möglichkeiten für die Zivilluftfahrt, vgl. Alberto SANTOS-DUMONT: *O que eu vi, o que nós veremos*, São Paulo 2000 [1918], S. 104-107; „O Futuro da Aviação“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 07/08.1916, o. S.; „A aviação e a guerra“, in: *Revista da Semana*, 17.05.1916, S. 14; sowie allgemein auch in: Errico Bugni: „A aviação. Antes e depois da grande guerra“, in: *Revista do Aero Club Brasileiro*, 02.1915, o. S. Zu Einschränkungen der um 1914 in Brasilien verfügbaren Maschinen vgl. J. Alvear: „Os aeroplanos e os dirigíveis sob o ponto de vista militar“, in: *Revista do Aero Club Brasileiro*, 02.1915, o. S. Zum prekären Zustand der Flugausrüstung zu Beginn des Krieges am deutschen Beispiel vgl. entsprechend FRITZSCHE: *Nation of Fliers*, S. 60 f. Zum Rüstungswettlauf und der Massenproduktion ausdifferenzierter Flugzeugtypen vgl. TRISCHLER: *Neue Räumlichkeit des Krieges*, S. 98 f. Zur Weiterentwicklung der Flugzeuge und Motoren im Krieg vgl. SIMONS / WITHINGTON: *Geschichte der Fliegerei*, S. 64-68 sowie 72-75. Für eine technikgeschichtliche Betrachtung der Entwicklung von Flugzeugen und -motoren am Beispiel Deutschlands vgl. ROBBACH: *Technische Entwicklung. Zum Transfer der überschüssigen Fluggeräte nach Lateinamerika ab 1918* vgl. die Hinweise in KUHN: *History of Aeronautics*, S. 133; HIATT: *Rarefied Air* (Dissertation), S. 62 und 204; NEWTON: *Perilous sky*, S. 21 und Cherubim ROSA FILHO: *Missão Militar Francesa de Aviação*. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), Rio de Janeiro 2007, S. 56. Zum Transfer der technologischen Innovationen und

Zweitens zeichnete sich innerhalb der brasilianischen Berichterstattung die zunehmende Präsenz des Weltkrieges ab. Wie der Krieg insgesamt, so nahmen die ungekannten Dimensionen des Luftkrieges viel Platz in Organen wie dem neu gegründeten Luftfahrtmagazin des *Aero-Club*, aber auch in allgemeinen Presse ein.¹¹⁷⁰ Es liegt insofern nahe, dass die Rezeption dieses neuen Kriegsformates die weitere brasilianische Luftfahrtentwicklung mitbestimmen sollte. Das zeigte sich nicht nur im erstmaligen Einsatz von Flugzeugen als militärische Instrumente in einem inländischen Konflikt, dem *Contestado-Krieg*¹¹⁷¹, sondern auch im verstärkten Fokus auf die schon länger anvisierte und unmittelbar vor dem Krieg in ersten Schritten begonnene Ausbildung von Militärfliegern vor Ort, die sich im Abgleich mit den neuesten Entwicklungen des Luftkrieges vollzog.¹¹⁷² Nicht

des Wissens um die neuen Methoden der Kriegsführung über ‚Expertenmissionen‘ nach Lateinamerika siehe Fußnote 1172 und vgl. zudem RINKE: Im Sog der Katastrophe, S. 302.

¹¹⁷⁰ Allgemein zum Ersten Weltkrieg in der brasilianischen Presse vgl. Sidney GARAMBONE: *A Primeira Guerra Mundial e a imprensa brasileira*, Rio de Janeiro 2003. Für ganz Lateinamerika vgl. entsprechend RINKE: Im Sog der Katastrophe, passim und insbesondere S. 232-243 und darin S. 240 zum Interesse an der neuen Waffengattung ‚Flugzeug‘. Zum Luftkrieg in der brasilianischen Presse vgl. vereinzelte kriegsbezogene Mitteilungen in *Brazil-Ferro-Carril* („Aeronautica“, in: ebd., 15.10.1914, S. 321) und diverse Artikel in der *Revista do Aero Club Brasileiro* zwischen 1915 und 1916 (ab Sept. 1915 unter dem Namen *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*), z. B. [Leitartikel ohne Titel] (02.1915, o. S.); „O bluff dos Zeppelins“, „Bombardeio de Dunkerque“ und „Duello Aéreo“ (alle drei 06.1915, o. S.); „Diario da guerra aerea“, „O aprisionamento do aviador Garros“ und „A Guerra Européa“ (alle 08.1915, o. S.) sowie das von Amaro gestaltete Cover zur Ausgabe 08.1915, das die Bombardierung eines Luftschiffes vom Flugzeug aus thematisiert; „Pela Italia“ und „Defesa contra os ataques aereos“ und „O raid sobre Carlsruhe“ (alle 10.1915, o. S.); „A aviação e a guerra européa“ (02.1916, o. S.); „A guerra aérea“ (07/08.1916, o. S.). Für später erschienene Artikel in nicht-luftfahrtspezifischen illustrierten Zeitschriften vgl. exemplarisch „Os heróis da aviação na França“, in: Careta, 11.11.1916, S. 25; „Heroismo no ar“, in: Careta, 28.04.1917, S. 27; „Um herói francez sobrevive a gravísimos accidentes“, in: Careta, 19.10.1918, S. 3; „A morte do campeão dos ares“, in: Revista da Semana, 27.04.1918, S. 22; „Contra os submarinos alemães“, in: O Malho, 17.02.1917, S. 37; „A aviação na guerra“, in: O Malho, 01.06.1918, S. 29. Zum journalistischen Interesse am Luftkrieg in anderen lateinamerikanischen Republiken vgl. ferner HIATT: *Rarefied Air* (Dissertation), S. 60.

¹¹⁷¹ Siehe dazu die Ausführungen zu Beginn des dritten Kapitels und Fußnote 1163.

¹¹⁷² Nach mehreren kurzlebigen nationalen Ausbildungsprogrammen im Jahr 1914 in der *Escola Brasileira de Aviação* und im Jahr 1915 in der Flugschule des *Aero-Club* und ebenso unbeständigen regionalen Initiativen erfolgte ab 23.08.1916 mit der Gründung der Marineflugschule (*Escola de Aviação Naval*) und nach dem Krieg mit der am 29.01.1919 gegründeten und am 10.07.1919 eingeweihten *Escola de Aviação Militar* erstmalig eine kontinuierliche Formierung brasilianischer Militärpiloten. Vgl. SALES: *Escola Brasileira de Aviação*, passim; HAGEDORN: *Conquistadors of the Sky*, S. 45 ff. und INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 386-396,

zuletzt sollten einige der Absolventen der neu gegründeten Militärflugschulen an bedeutenden Flugprojekten der Nachkriegszeit wie dem *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires beteiligt sein.¹¹⁷³ Ob und in welcher Hinsicht die brasilianischen Deutungen der (zivilen) Luftfahrtunternehmungen ebenso von diesen zunehmend präsenten kriegerischen Anwendungshorizonten bestimmt sein sollten, gilt es in diesem Kapitel herauszuarbeiten.

Drittens hinterließ der Weltkrieg auf der Ebene der Identitätskonzeptionen, die für diese Arbeit zentral sind, deutliche Spuren. So wandelten sich mit dem Krieg und mit dem Zusammenbruch der bestehenden Ordnung – wie bereits von zahlreichen Autoren hervorgehoben – lateinamerikanische Blicke auf die Welt, genauer gesagt die Beziehungen der lateinamerikanischen Nationen zu Europa und den USA sowie auch untereinander. Dabei konkurrierten und überlagerten sich diverse Identifikationsangebote und Modelle der Zusammengehörigkeit und Abgrenzung. Eine gemeinsame Grundrichtung scheint aber gegeben: Während Europa angesichts des barbarischen Kriegstreibens den Status als unangefochtenes zivilisatorisches Vorbild, Welt-Zentrum und Entwicklungsmodell nach und nach einbüßte, gewann der amerikanische Kontinent als neuer Orientierungspunkt zunehmend (wenngleich in unterschiedlichen Varianten) an Bedeutung.¹¹⁷⁴ Das folgende Kapitel zeichnet nach, inwieweit sich diese Neuausrichtung auch an den brasilianischen Antworten auf die großen transnationalen *raids* der Nachkriegszeit ablesen lässt und wie sie sich konkret niederschlug.

Da es in diesem Kapitel um das Zusammenspiel zwischen der Konstruktion nationaler Relevanz einerseits und transnationalen, transkontinentalen und transatlantischen Dimensionen andererseits geht, stehen diejenigen Flugunternehmen im Fokus, die sich für die brasilianische Nation als bedeutsam erwiesen und die sich gleichzeitig in einem über die Nation hinausweisenden Kontext abspielten. Dies gilt für den grenzüberschreitenden *raid* Rio de Janeiro - Buenos

403-417, 430, 446-453 und 464-469. Zur Entsendung heimischer Flugschüler in die kriegsführenden Flugeinheiten der Alliierten ab 1917 vgl. ebd., S. 414 und 432-435. Zur Anwerbung ausländischer ‚Flugmissionen‘ gegen Ende des Krieges vgl. ebd., S. 443-449 sowie ROSA FILHO: *Missão Militar Francesa*, passim und „*Várias Notícias. Missão francesa de aviação*“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 16.09.1918, S. 452. Zu ‚Militär- und Flugmissionen‘ im lateinamerikanischen Kontext vgl. NEWTON: *Perilous sky*, S. 21 ff. und HIATT: *Flying "Cholo"*, S. 62, 75-78, 84 und 207 f.

¹¹⁷³ Siehe dazu Kapitel 3.1, insbesondere Fußnote 1189.

¹¹⁷⁴ Einen Überblick bietet RINKE: *Im Sog der Katastrophe*, S. 11, 14 f., 21 f., 248-264 sowie 302-305.

Aires, den Transkontinentalflug von New York nach Rio de Janeiro und den Südatlantikflug zwischen Lissabon und Rio de Janeiro. Die letzten beiden Unternehmungen fanden zudem anlässlich des *Centenário*, also des 100-jährigen Jubiläums der brasilianischen Unabhängigkeit von Portugal, und damit zu einem besonders symbolträchtigen Zeitpunkt der nationalen Selbstvergewisserung statt. Welche Rolle dieses Schlüsselereignis innerhalb der Deutungen dieser Flugereignisse – und insbesondere des Fluges der beiden Portugiesen als Repräsentanten des ehemaligen ‚Mutterlandes‘ – einnehmen sollte, darauf gehe ich in den Teilkapiteln 3.2 und 3.3 ein.

Während der *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires¹¹⁷⁵ sowie die Südatlantiküberquerung von Lissabon nach Rio de Janeiro¹¹⁷⁶ ereignisgeschichtlich relativ gut untersucht sind, ist über den Transkontinentalflug zwischen New York und Buenos Aires und zum brasilianischen Akteur Pinto Martins insgesamt wenig bekannt.¹¹⁷⁷ Auch kulturgeschichtliche Analysen, die sich den in Brasilien hervorbrachten Narrativen und Repräsentationen zu diesen Pionierflügen widmen und

¹¹⁷⁵ Vgl. dazu vor allem die Publikationen des *Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica*: BOHRER: Eduardo Pacheco e Chaves, passim und INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 471-479 sowie die etwas in die Jahre gekommene und mit Vorsicht zu genießende biografische Darstellung SARAIVA: *Biografia*. Zudem ist die Unternehmung auch peripher Thema in nicht spezifisch auf Luftfahrt ausgerichteten geschichtlichen Darstellungen zu Brasilien und besonders São Paulo, etwa in SEVCENKO: *Orfeu extático*, S. 80 f. oder Marcia CAMARGOS: *Semana de 22 entre vaías e aplausos*, São Paulo 2002, S. 25 f. und 28.

¹¹⁷⁶ Vgl. das Überblicksheft Manuel CAMBESES JÚNIOR: *A Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul*. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), [2008], online verfügbar unter http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_trav_atlantico_sul.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018 sowie die militär- und wissenschaftsgeschichtliche Betrachtung Luís M. Alves de FRAGA: *Um triunfo da navegação aérea com precisão*, in: *História* Bd. XXIV / H. 45 (2002), S. 32-39. Vgl. außerdem Armando AREIAS: *Primeira travessia aérea do atlântico sul: 1922. Sacadura Cabral. Gago Coutinho*, Recife 1992 und die detaillierteren Angaben zum Forschungsstand in Kapitel 3.3.

¹¹⁷⁷ Das Hauptwerk zur brasilianischen Luftfahrtgeschichte widmet dem *raid* gerade mal eine gute Seite: INCAER: *História Geral*, Vol. 2, S. 133 f. Die umfangreichste, wenngleich nicht durchgehend differenzierte Schilderung liefert ein Kapitel über den Flug in einem englischsprachigen Werk über den Piloten Walter Hinton: Benjamin J. BURNS: *The Flying Firsts of Walter Hinton. From the 1919 Transatlantic Flight to the Arctic and the Amazon*, Jefferson, N.C. / London 2012, S. 156-173. Weitere knappe, allerdings ungenaue und teilweise auch falsche Angaben zum Flug zwischen New York und Rio de Janeiro und zu Pinto Martins finden sich in den folgenden Kompendien zur brasilianische (Marine-) Luftfahrtgeschichte: Leila ALVES: *Brasil. Infra-estrutura aeroportuária*, [Salvador, BA] / Rio de Janeiro 1985, S. 100; COSTA: *Síntese cronológica*, S. 275 und 277; Antonio Pereira LINHARES: *Aviação Naval*

diese auf Fragen der Identitätskonstruktion hin untersuchen, stehen noch aus. Einzig zum Transatlantikflug liegen erste Abhandlungen vor, die sich jedoch vor allem auf die portugiesische Nationskonstruktion oder aber die portugiesisch-brasilianischen Beziehungen konzentrieren.¹¹⁷⁸

Dieses Kapitel widmet sich den brasilianischen Antworten auf diese ersten größeren transnationalen luftfahrerischen Unternehmungen von und nach Brasilien und den sich darin spiegelnden Perspektiven auf Nation und Welt. Anhand diverser diskursiver Strategien – die es im Folgenden aufzuzeigen gilt – konnten Luftfahrtpioniere und ihre *raids*, die Brasilien erstmalig über den Luftweg mit anderen Teilen des (Sub-) Kontinents oder der anderen Seite des Atlantiks verbanden, mit nationaler Bedeutung versehen werden. Ob über die Betonung von Zusammengehörigkeit und Annäherung oder ob über die Propagierung von Rivalitäten, Abgrenzungen und Differenzen – der über die Nation hinausweisende Rahmen dieser Flugunternehmungen bot eine geeignete Projektionsfläche – so die hier verfolgte These –, um Brasiliens Position und vor allem auch Vormachtstellung innerhalb eines größeren Gefüges (etwa auf dem Subkontinent, in Amerika, im atlantischen Raum oder gar in der Welt) zu untermauern und auf diese Weise nationale Größe herzustellen.

Die folgenden Überlegungen sind daher von der übergreifenden Frage bestimmt, auf welche Arten und Weisen sich transnationale, kontinentale oder transatlantische Dimensionen einerseits und nationale Bedeutungshorizonte andererseits in den Repräsentationen und Diskursen zu diesen Flugunternehmungen und ihren Hauptdarstellern verbinden ließen. Worauf basierte der über die Nation hinausweisende Deutungsrahmen und inwiefern war er der nationalen Selbstvergewisserung dienlich? Was genau erhob diese – teilweise von nicht-brasilianischen Fliegern ausgeführten – *raids* zu Ereignissen von nationaler Relevanz? Inwiefern durchzogen und prägten historische, aktuelle oder auf die Zukunft ausgerichtete transnationale Verbindungslinien die Antworten auf die Pionierflüge und inwieweit wurden umgekehrt bestehende Beziehungsmuster im Zuge der fliegerischen Unternehmungen relativiert und in Frage gestellt? Welche

Brasileira. 1916-1941, 2. Auflage, Rio de Janeiro 2001, S. 48 und Paulo de VIVEIROS: *História da aviação no Rio Grande do Norte*, Natal, RN 1974, S. 45.

¹¹⁷⁸ So etwa Luciana Lilian de MIRANDA: Um "vôo" entre Portugal e Brasil: leituras das relações luso-brasileiras na revista Seara Nova no início dos anos de 1920, in: *História* Bd. 28 / H. 1 (2009), S. 483-508. Vgl. zudem die detaillierteren Angaben zum Forschungsstand in Kapitel 3.3.

Rolle spielten die Akteurskonstellation und die Herkunft der Flieger, die eingeschlagene Route und die Kombination aus Start- und Zielpunkten, der raumzeitliche Kontext und vor allem das *Centenário*, aber auch die neuen Anwendungshorizonte von Luftfahrt? Schließlich: Welchen Platz nahm Brasilien laut dieser Auslegungen auf dem (Sub-) Kontinent, im postkolonialen transatlantischen Kontext oder gar in der Welt ein?

Teils entsprechend der Chronologie der Flugunternehmungen, in jedem Fall aber passend zu der Entwicklung von einem subkontinentalen über einen transkontinentalen bis hin zum transatlantischen Deutungsrahmen beginne ich die Analyse mit dem *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires (3.1), widme mich im Anschluss dem *raid* New York - Rio de Janeiro (3.2) und schließe das Kapitel mit dem ersten Südatlantikflug von Lissabon nach Rio de Janeiro (3.3), auch wenn – genau genommen – der transkontinentale *raid* erst einige Monate nach dem Transatlantikflug stattfand.

3.1 EDU CHAVES UND DER RAID RIO DE JANEIRO - BUENOS AIRES ALS SYMBOLISCHE REPRÄSENTATION DES ARGENTINISCH-BRASILIANISCHEN WETTSTREITS UM DIE SUBKONTINENTALE FÜHRUNG (1920)

In den letzten Tagen des Jahres 1920 bezwang Edu Chaves erstmalig den Luftweg zwischen Rio de Janeiro und Buenos Aires und damit zwischen der brasilianischen und der argentinischen Hauptstadt. Auf den ersten Blick ähnelt die Berichterstattung zu dieser Unternehmung derjenigen zu den 1912 / 1914 vom gleichen Akteur durchgeführten innerbrasilianischen Streckenflügen zwischen Santos und São Paulo zum einen und von dort nach Rio de Janeiro zum anderen. Erneut handelte es sich um einen von einem nationalen Akteur durchgeführten *raid* am lokalen (amerikanischen) Schauplatz, der revolutionäre Distanzen überwand, naturräumliche Herausforderungen bewältigte und auf diese Weise Grenzen überschritt und verschiedene Punkte der Erdoberfläche erstmalig miteinander verband.¹¹⁷⁹

Einzig die Dimensionen wandelten sich, so scheint es. Entsprechend konstatierte ein Artikel, die hier zurückgelegte Distanz von circa 3.200 Kilometern über-

¹¹⁷⁹ Zu Chaves' Flügen in den Jahren 1912 und 1914 siehe Kapitel 2.

treffe diejenige des Fluges zwischen São Paulo und Rio de Janeiro um das Achtfache.¹¹⁸⁰ Wie beim *raid* São Paulo - Rio de Janeiro spiegelte sich die Bedeutung der enormen Entfernungen in einer Flut an kartografischen Abdrucken der Route, aber ebenso in detaillierten Angaben der einzelnen Abschnitte sowie Berechnungen der Gesamtstrecke.¹¹⁸¹ Auch die 1912 begonnene Heldengeschichte von Chaves als Erschaffer fliegerischer ‚Wege-Räume‘ zwischen bedeutenden Metropolen konnte mit diesem transnationalen Flug fortgeführt und gesteigert werden. So heißt es, einst habe er die größten Städte Brasiliens, nun die größten Hauptstädte des Kontinents erstmals per Flugzeug verbunden.¹¹⁸² Vieles deutet darauf hin, dass Chaves mit dem *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires zum Helden der kontinentalen Raumeroberung erhoben wurde, ähnlich, wie er 1912 / 1914 als Pionier der fliegerischen Erschließung des nationalen Territoriums in die Geschichte einging.

Doch damit wäre nur eine der Ebenen erfasst, auf denen dem *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires Bedeutung zugeschrieben wurde. Mehr denn eine gesteigerte Fortsetzung der *raids* der Jahre 1912 und 1914 und der damit erstmals betonten räumlichen Bedeutungshorizonte des Fliegens trat hier ein neues Element in Erscheinung, das der nationalen Vereinnahmung des Flugereignisses

¹¹⁸⁰ Vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu’ Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f. Die jeweiligen Angaben unterscheiden sich danach, ob der Anflug von São Paulo zum Ausgangspunkt Rio de Janeiro eingerechnet wurde oder nicht. Entsprechend handelt es sich um eine Distanz von ca. 2820 km von Rio de Janeiro nach Buenos Aires oder 3220 km inklusive des doppelt beflogenen Abschnittes zwischen São Paulo und Rio de Janeiro.

¹¹⁸¹ Vgl. die folgenden Quellen: „Edú vencedor“, in: Revista da Semana, 08.01.1921, S. 15 (Routenkarte und Angabe der Streckenabschnitte inklusive Kilometerzahl); „O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: [Unbekannte Zeitung, 03.11.1920?], o. S. (Routenkarte, *Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.157 und „MA / FSD / 007 / 03“); „O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: [A Platéia?, 2.-12.1920], o. S. (Routenkarte, *Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158); „Aviação. O ‚raid‘ Rio-Buenos Aires“, in: O Estado de S. Paulo, 28.12.1920, S. 3 (Tabelle mit Angabe der Streckenabschnitte inklusive Kilometerzahl); „Aviação. O ‚Raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, S. 4 (Tabelle mit Angabe der Streckenabschnitte inklusive Kilometerzahl); „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu’ Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f. (Routenkarte und Tabelle mit Angabe der Streckenabschnitte inklusive Kilometerzahl); „O Raide S. Paulo-Rio-Buenos Aires. O vôo triumphal de Edú entre Porto Alegre e Montevideo“, in: A Gazeta, 29.12.1920, S. 1 (Routenkarte und Tabelle mit Angabe der Streckenabschnitte inklusive Kilometerzahl).

¹¹⁸² Vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu’ Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f.

und seines Akteurs dienlich war: der (nicht allein räumlich bestimmte) über die Nation hinausweisende Rahmen der Unternehmung, der im Spannungsfeld zwischen Abgrenzungs- und Zusammengehörigkeitslogiken gedeutet wurde. Das folgende Unterkapitel ist von der Annahme bestimmt, dass die transnationale Kontextualisierung dieses Fluges – über das Moment der Erschließung eines kontinentalen ‚Wege-Raumes‘ hinaus – eine entscheidende Grundlage für die nationale Heroisierung von Chaves darstellte. Doch wie konstituierte sich die transnationale Bezugsebene und auf welche Weise vermochte sie die nationale Bedeutung des Flugpioniers zu unterstreichen? Welche Rolle spielten Schauplätze und involvierte Akteure? Inwieweit schlossen die transnationalen Kontexte kontinentale oder gar globale Ebenen der Bezugnahme mit ein? Und schließlich: Inwiefern spiegeln die sich zwischen Zusammengehörigkeit und Abgrenzung bewegenden Deutungsmuster den zeitgenössisch brasilianischen Blick auf die Nachbarnation Argentinien sowie den von Brasilien angestrebten symbolischen Platz auf dem (Sub-) Kontinent?

Chaves' Erfolg als ruhmreicher Abschluss einer Chronologie des Scheiterns

Was den *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires betraf, war Chaves – anders als bei seinen Flügen von São Paulo nach Rio de Janeiro (1912 / 1914) – weder der erste noch der einzige Kandidat, der sich an diese Unternehmung wagen sollte. So gingen Chaves' erfolgreicher fliegerischer Überwindung der Strecke in den letzten Tagen des Jahres 1920 zahlreiche – teilweise tödlich endende – Versuche anderer Flieger (und sogar auch einer von Chaves selbst) voraus, die sich sowohl von Rio de Janeiro wie auch von Buenos Aires aus auf den Weg gemacht hatten. Da diese in den Erzählungen zu Chaves' Heldentat eine wichtige Rolle spielten, werden sie im Folgenden zunächst kurz resümiert, um in einem zweiten Schritt die darauf basierenden Narrative nachzuzeichnen und zu analysieren.

Der (in der argentinischen Luftfahrt tätige) italienische Militärflieger Antonio Locatelli¹¹⁸³ versuchte sich im September 1919 von Buenos Aires ausgehend erstmalig an der Strecke, musste die aufgrund der vorherrschenden Wetterlagen in die Länge gezogene Unternehmung jedoch nach einer unglücklichen Landung im

¹¹⁸³ Angepasst an die brasilianische Orthografie und Akzentsetzung schreibt er sich auch „Antônio Locatelli“.

brasilianischen Bundesstaat Santa Catarina abbrechen.¹¹⁸⁴ Selten findet der Brasilianer Alfredo Corrêa Daudt Erwähnung, der sich im Januar 1920 von Rio de Janeiro aus auf den Weg machte, aber nur bis Santos gelangte.¹¹⁸⁵ Im August 1920¹¹⁸⁶ starteten der brasilianische Militär Aliathar Martins und sein Kollege John Pinder von der britischen *Royal Air Force* in Rio de Janeiro erstmals in einem Flugboot in Richtung Buenos Aires. Nicht nur der *raid*, sondern auch ihr Leben endete tragisch mit einem Absturz in einer Lagune, ebenfalls in Santa Catarina. Einen weiteren Versuch, unterstützt von der Zeitung *A Noite* und dem *Aero-Club Brasileiro*¹¹⁸⁷, wagte der brasilianische Marineflieger Virginius Brito De Lamare¹¹⁸⁸ zusammen mit seinem Mechaniker Antônio Joaquim da Silva Júnior, beide Absolventen der *Escola de Aviação Naval*¹¹⁸⁹, im Oktober 1920 von Rio de Janeiro aus. Auf mehrere, teilweise durch Notlandungen verstärkte Havarien folgte am Ende des Monats bei Reparaturarbeiten in Rio Grande die endgültige Zerstörung ihres Flugbootes.

Die Nachrichten über diesen Schicksalsschlag überschnitten sich mit denen über Chaves' erstmaliges Vorhaben, diese Strecke zu bezwingen.¹¹⁹⁰ Nach (im Zuge der widrigen Wetterbedingungen) herausfordernden Etappen von São Paulo zum Ausgangspunkt Rio de Janeiro am 31. Oktober 1920¹¹⁹¹ und von dort wieder

¹¹⁸⁴ Ausführlich geschildert im Bericht des *Aero-Club Brasileiro*, vgl. „O Maior ‚raid‘ Sul-Americano“, in: *Revista Brasileira de Aviação*, 11.1919, o. S.

¹¹⁸⁵ Im hier herangezogenen Quellenmaterial einzig belegt in „Rio-Buenos Aires“, in: *Vida Sportiva*, 08.01.1921, o. S. [innere Titelseite]. In der hier verwendeten Sekundärliteratur lediglich erwähnt in INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 471.

¹¹⁸⁶ Das in einigen Werken der Sekundärliteratur angegebene Datum April 1920 kann basierend auf den Angaben in zeitgenössischen Quellen als falsch betrachtet werden.

¹¹⁸⁷ Unter anderem stellte der *Aero-Club* für die Unternehmung ein Flugboot zur Verfügung, vgl. „Varias Noticias. ‚Raid‘ Rio de Janeiro-Buenos Aires“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 30.09.1920, S. 590. Zur Förderung der nationalen Luftfahrt durch *A Noite* und den *Aero-Club* vgl. auch die Anmerkungen in Fußnote 938.

¹¹⁸⁸ In zeitgenössischen Texten teilweise „Delamare“ geschrieben, in der Sekundärliteratur zum Teil fälschlicherweise „Virgilius“. Ich verwende hier die getrennte Schreibweise „De Lamare“.

¹¹⁸⁹ Zum ambitionierten Ausbildungsprogramm der Marineflugschule vgl. HAGEDORN: *Conquistadors of the Sky*, S. 119 f. und die Angaben in Fußnote 1172.

¹¹⁹⁰ Vgl. exemplarisch „As tentativas arrojadas. Edú Chaves venceu já a primeira etapa do ‚raid‘ São Paulo – Rio – Buenos Aires. O aparelho de De Lamare grandemente damnificado“, in: *Correio da Manhã*, 01.11.1920, S. 3.

¹¹⁹¹ Detailliert beschrieben in „A aviação no Brasil“, in: *O Estado de S. Paulo*, 01.11.1920, S. 2.

zurück nach São Paulo am 1. November, überschlug sich Chaves' Flugzeug aufgrund der starken Gegenwinde bei seinem Abflug von São Paulo.¹¹⁹² Angesichts des Ausmaßes der Havarie und seiner körperlichen Beeinträchtigungen konnte er den *raid* nicht fortführen. Als nächster Kandidat machte sich der argentinische Flieger Eduardo Miguel Hearne zusammen mit seinem Mechaniker Camilo Brezzi am 19. Dezember 1920 von Buenos Aires aus auf den Weg. Am 24. Dezember brach Edu Chaves mit dem Mechaniker Thierry zu einem zweiten Versuch nach Rio de Janeiro auf, um von dort aus am nächsten Tag den eigentlichen *raid* zu beginnen, doch Hearne befand sich bereits auf seiner vorletzten Etappe kurz vor São Paulo. Bis zuletzt blieb spannend, wer die Strecke zwischen Rio de Janeiro und Buenos Aires erstmals bezwingen würde. Hearn's Unfall kurz vor Ende des *raids* ließ schließlich Edu Chaves mit seiner erfolgreichen Landung in Buenos Aires am 29. Dezember 1920 als Pionier der Unternehmung hervorgehen.¹¹⁹³

Diese zahlreichen Flugversuche diverser Akteure fanden Eingang in die zeitgenössischen Antworten auf Chaves' erstmaliges Bezwingen der Strecke.¹¹⁹⁴ Die Erzählungen weisen sich wiederholende Versatzstücke mit bestimmten Wirkungen auf, die sich bis in die Sekundärliteratur fortziehen, ohne jedoch bisher Gegenstand einer Untersuchung geworden zu sein.¹¹⁹⁵ An diesem Diskurs lassen

¹¹⁹² Ausführlicher Bericht dazu unter anderem in „Aviação Paulista“, in: [Unbekannte Zeitung, 0.-11.1920], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹¹⁹³ Zu den letzten beiden Absätzen vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 471-478. In diesem Werk werden auch weitere Flugversuche und -vorhaben angeführt, nämlich die des Italieners Mário Quarante (im Oktober 1919 ab Rio de Janeiro, gelangte bis Santos), des brasilianischen Teams Álvaro de Azambuja Cardoso und Antônio Reynaldo Gonçalves (im August 1920, geplant von São Paulo bis Rio de Janeiro, Umsetzung nicht belegt) sowie des US-amerikanischen Fliegers Orthon William Hoover (im November 1920 ab Rio de Janeiro, gelangte mit seiner *Curtiss Oriole* bis Santos). Da diese Akteure in den hier untersuchten Quellen und damit im Diskurs jedoch nicht auftauchen, werden sie nicht weiter in die Überlegungen einfließen. Sie seien an dieser Stelle kurz erwähnt, um das große Streben verschiedener Flieger unterschiedlicher Nationen nach der Bewältigung dieser Strecke weiter zu unterstreichen. Darüber hinaus beschreibt Sevckenko den Wettlauf zwischen argentinischen Fliegern und Edu Chaves, greift dazu jedoch nur auf einen Zeitungsartikel zurück, vgl. SEVCENKO: *Orfeu extático*, S. 80 f.

¹¹⁹⁴ Sehr offenkundig in „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: *Sports*, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 277 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“) und in dem ähnlich formulierten Text „A aviação no Brasil“, in: *O Estado de S. Paulo*, 02.11.1920, S. 3. Weitere Beispiele folgen an entsprechenden Stellen im weiteren Verlauf des Textes.

¹¹⁹⁵ Besonders deutlich abzulesen an SARAIVA: *Biografia*, S. 14 ff.; INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 471-478 und BOHRER: *Eduardo Pacheco e Chaves*, S. 24 f.

sich neue Formen der nationalen Vereinnahmung von Luftfahrtpionieren wie Edu Chaves ablesen, die sich – so die These – insbesondere aus dem Vergleich und der Abgrenzung gegenüber dem oder den ‚Anderen‘ herausbildeten. Im Folgenden wird untersucht, welche Elemente die Narrative bestimmten und inwiefern diese die nationale Vereinnahmung des Fliegers Chaves zu stützen vermochten. Welchen Schwierigkeiten standen die Piloten gegenüber und wie wurde deren Bezwingen durch Chaves gedeutet? Welche Rolle spielten die Herkunft der Flieger, die von ihnen verwendete Ausrüstung sowie deren bisheriges Hervortun in lokalen, kontinentalen und globalen fliegerischen Herausforderungen für die nationale Heroisierung von Chaves und seiner Pionierleistung?

Zunächst präsentierte sich Edu Chaves’ erfolgreich durchgeführter *raid* als Ende einer langen Kette gescheiterter Versuche. Die Reporter erinnerten an die „nicht weniger als fünf Versuche [...], die alle durch unvorhersehbare Unfälle vereitelt wurden“¹¹⁹⁶, und die lange Zeitspanne, über die sich diese erstreckten.¹¹⁹⁷ Damit unterstrichen sie nicht nur die Schwierigkeiten, das Ziel zu erreichen, sondern gleichzeitig die Besonderheit des Gelingens von Chaves’ Unternehmung.

Doch nicht nur die hohe Anzahl der erfolglosen Akteure, sondern auch ihre (bisher unter Beweis gestellten) fliegerischen Qualitäten standen im Fokus der Berichterstattung. Es handelte sich um in- und ausländische Flieger unterschiedlichen Bekanntheitsgrades, einige davon „weltberühmt“¹¹⁹⁸. Insbesondere Können und Bedeutung der europäischen Flieger wurden gerne hervorgehoben, dürfte schon allein deren Herkunft gewisse Erwartungen und damit Zuschreibungen hervorgerufen haben. So habe der Italiener Locatelli, „einer der größten

¹¹⁹⁶ Im Original: „nada menos de cinco tentativas [...] todas ellas frustradas por accidentes imprevistos“, vgl. „Edu Chaves. O voo – Rio-Buenos Aires“, in: *A Vida Moderna*, 13.01.1921, S. 17. Ähnliche Formulierung: „tantas tentativas“, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu Chaves“, in: *O Estado de S. Paulo*, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f.; vgl. ebenso die Variation „varias vezes tentada sem resultada“, aus: „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: *Sports*, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 277 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“).

¹¹⁹⁷ Im Original: „Durante muito tempo, essa travessia constituiu uma preocupação constante...“, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu Chaves“, in: *O Estado de S. Paulo*, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f.

¹¹⁹⁸ Im Original: „de celebridade mundial“, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu Chaves“, in: *O Estado de S. Paulo*, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f.

europäischen Flieger¹¹⁹⁹, bereits zweimal erfolgreich die Andenkordillieren überwunden, seinerzeit eine große fliegerische Herausforderung Südamerikas, an der sich ebenfalls zahlreiche Flieger versucht hatten und erst gegen Ende der zweiten Dekade erste Erfolge erzielen konnten.¹²⁰⁰

Sowohl Pinder als auch Locatelli – und zuweilen auch De Lamare – trugen in den brasilianischen Texten zudem den Ehrentitel ‚(Flieger-) Ass‘, der ursprünglich im Kontext des Ersten Weltkrieges die im Luftkampf erfolgreichen Piloten verschiedener in den Krieg involvierter Nationen feierte.¹²⁰¹ Locatelli erschien als

¹¹⁹⁹ Im Original: „um dos maiores aviadores europeus“, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 277 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“). Ebenso als „um dos maiores aviadores da Europa“, vgl. „A aviação no Brasil“, in: O Estado de S. Paulo, 02.11.1920, S. 3.

¹²⁰⁰ Locatelli war Teil der von der argentinischen Regierung angeheuerten italienischen ‚Flugmission‘. In dieser Funktion vollbrachte er Mitte 1919 einen Hin- und Rückflug zwischen Buenos Aires und Santiago de Chile und überquerte damit die Hochanden in beide Richtungen, vgl. KUHN: History of Aeronautics, S. 153. Die Schwierigkeit bei der Umsetzung dieser fliegerischen Unternehmung lag vor allem in den Höhenlagen, die wiederum extreme Temperaturen und Sauerstoffmangel nach sich zogen. Darüber hinaus verkomplizierten unerforschte und starke Winde die Überquerung, vgl. ebd., S. 85 und 148 sowie HAGEDORN: Conquistadors of the Sky, S. 95, 97 und 125. Die Andenüberquerung galt schon lange als Wunschziel zahlreicher Flieger. Bereits um 1841 existierten Pläne des US-amerikanischen Ballonfahrers William Paullin, ab 1864 von Wells, die Anden zwischen Argentinien und Chile zu überqueren. Doch erst am 24. Juni 1916 sollte diese lang ersehnte Unternehmung nach zweijährigen Vorbereitungen von den Argentinern Eduardo Bradley und Angel María Zuloaga in einem Ballon realisiert (und jahrzehntelang nicht wiederholt) werden. Die ab 1913 ausgeführten ersten Versuche, die Anden im Flugzeug zu überqueren, scheiterten zunächst vor allem an ungeeigneten Maschinen. Manche Unternehmungen, darunter die des bedeutenden argentinischen Luftfahrtpioniers Jorge Newbery im März 1914, gingen sogar tödlich aus. Den ersten erfolgreichen Flugzeugflug über den niedrigeren Teil der Anden vollbrachte im April 1918 der argentinische Militär Luis Candelaria. Die erste Überquerung der Hochanden zwischen Mendoza und Santiago de Chile im Flugzeug gelang im Dezember 1918 dem chilenischen Militärflieger Dagoberto Godoy. Zu diesen und vorherigen (gescheiterten) Versuchen der fliegerischen Andenüberquerung ab 1913 sowie späteren transandinen Flügen zwischen 1919 und 1921 vgl. KUHN: History of Aeronautics, S. 79 ff., 85, 132 ff. und 152 ff.; HAGEDORN: Conquistadors of the Sky, S. 37, 51, 95 ff., 124-127 und 545 f. (Endnote 59) sowie HIATT: Rarefied Air (Dissertation), S. 61. Zur ersten erfolgreichen Andenüberquerung im Ballon durch Bradley und Zuloaga vgl. zudem „A travessia dos Andes em balão“, in: Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro, 07/08.1916, o. S.

¹²⁰¹ Als erster bekam 1915 der französische Pilot Roland Garros den Ehrentitel verliehen nach dem Abschuss fünf feindlicher Flugzeuge (laut Robert Wohl waren es zwar nur vier, doch auch er sieht in ihm die Geburt des Fliegerasses, vgl. WOHL: Passion for Wings, S. 210 und 304 (Endnote 25)). Besonders in Frankreich und Deutschland war die Verehrung von ‚Fliegerassen‘ von da an stark gegeben, auch wenn im Deutschen der Begriff „Ass“ erst für die Nachkriegszeit

„italienisches ‚Ass‘“, der Engländer Pinder entsprechend als „englisches ‚Ass“^{c41202}, De Lamare als „Ass unserer Marine“^{c41203}. Zwar dienten sowohl Locatelli als auch Pinder als Militärpiloten im Ersten Weltkrieg und auch De Lamare wurde (zusammen mit Aliathar Martins und acht weiteren brasilianischen Marinefliegern) im letzten Kriegsjahr infolge einer Abmachung zwischen Brasilien und Großbritannien in britische Flugschulen entsandt, um nach einem kurzen Training dem *Royal Naval Air Service* zur Verfügung zu stehen.¹²⁰⁴ Doch wurde diese Auszeichnung im engeren Sinne für den Abschuss von fünf oder mehr¹²⁰⁵ feindlichen Flugzeugen im Ersten Weltkrieg tatsächlich nur an John Pinder, aber wohl nicht an Locatelli oder gar De Lamare verliehen.¹²⁰⁶ Offensichtlich belegte das Pendant

belegt ist, vgl. FRITZSCHE: *Nation of Fliers*, S. 64 ff. und 74. Zur Herausbildung der Figur des Fliegerasses vor dem Hintergrund der Weiterentwicklung der Techniken des Luftkrieges vgl. das (auf die Entwicklungen in Deutschland fokussierte) Kapitel „The Image of the War Ace“ in: ebd., S. 59-101. Für unterschiedliche Theorien zur Begriffsherausbildung vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 204 (Endnote 2). Zu kulturgeschichtlichen Portraits bedeutender (deutscher und französischer) Fliegerasse vgl. ferner ebd., S. 203-251. Zu den spezifischen Ausprägungen der Vorstellungen und Bilder vom Fliegerass in Frankreich, Großbritannien, Deutschland und den USA vgl. VAN RIPER: *Imagining Flight*, S. 36-41.

¹²⁰² Im Original: „az‘ italiano“ und „az‘ inglez“. Für beide vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: *Sports*, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 277 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“). Ebenso als „grande ‚az‘ italiano“ und „az‘ inglez“, vgl. „A aviação no Brasil“, in: *O Estado de S. Paulo*, 02.11.1920, S. 3.

¹²⁰³ Im Original: „az da nossa Marinha“ (kursiv im Original), vgl. „Rio-Buenos Aires“, in: *Vida Sportiva*, 08.01.1921, o. S. [innere Titelseite].

¹²⁰⁴ Vgl. HAGEDORN: *Conquistadors of the Sky*, S. 128 und INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 433 f.

¹²⁰⁵ Angeblich erhöhte sich die Mindestzahl im Verlauf des Krieges von fünf (ab 1915) über zehn (1917) auf zwanzig (1918), vgl. WOHL: *Passion for Wings*, S. 204 (Endnote 2).

¹²⁰⁶ John Pinder taucht auf mehreren (nicht amtlichen) Listen auf, die Fliegerasse aus unterschiedlichen Ländern führen. Vgl. WAFFENHQ: *Fliegerasse des 1. Weltkrieges. Britischer Commonwealth*, Bern o. J. [20--?], online verfügbar unter <https://www.waffenhq.de/specials/fliegerasse-wk1.html#Britischer%20Commonwealth>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018; THE AERODROME: *The Aces of World War I*, online verfügbar unter <http://www.theaerodrome.com/aces/index.php>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018 und AL BOWERS / David LEDNICER: *Fighter Pilot Aces List*, 17.05.1999, online verfügbar unter <http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/aces/aces.htm#wwi>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Zum ‚Fliegerass‘ Pinder und seinen 17 ‚Siegen‘ vgl. zudem die Angaben in Norman FRANKS: *Sopwith Camel Aces of World War I*, Oxford 2003, S. 50. Auch wenn Locatelli in manch einer Luftfahrtgeschichte als „War ace“ angeführt wird (so in Ciro PAOLETTI: *A Military History of Italy*, Westport, Conn. / London 2008, S. 156 – hier wird allerdings zugleich behauptet, er habe als erster die Anden überflogen, was so nicht ganz korrekt ist (siehe dazu Fußnote 1200)), ist er auf keiner dieser im Internet geführten Listen zu finden. In einem weiteren Werk wird

dieses Titels („az“) in brasilianischen Texten nicht zwingend quantitativ und qualitativ spezifische Kampfhandlungen im Ersten Weltkrieg. Vielmehr erweiterte sich die Bedeutung der Zuschreibung mit dem neuen raumzeitlichen Kontext und verwies – im Sinne der figurativen Bedeutung des Begriffes¹²⁰⁷ – auf herausragende fliegerische Leistungen dieser Akteure.¹²⁰⁸

Auch wenn „Fliegerass“ in diesem Zusammenhang also vor allem im übertragenen Sinn verstanden werden sollte, blieben gleichwohl militärisch-kriegerische Assoziationen des Begriffes erhalten. Ähnlich wie die Fliegerasse im Ersten Weltkrieg als wiedererkennbare Demonstration der Überlegenheit und des zu erwartenden Sieges der jeweiligen Kriegspartei standen¹²⁰⁹, so kann die Titulierung als „Fliegerass“ auch im Kontext dieses mit internationalen „Gegnern“ ausgefochtenen „Wettkampfes“ als impliziter Beweis für die einmalige Bewäh-

Locatelli als legendärer Flieger, nicht aber als „Ass“ des Ersten Weltkrieges angeführt, vgl. Robin HIGHAM / Dennis E. SHOWALTER: *Researching World War I. A Handbook*, Westport, Conn. / London 2003, S. 110.

¹²⁰⁷ Vgl. die Definitionen aus aktuellen einsprachigen portugiesischen Wörterbüchern zum Begriff „ás“ (heutige Orthografie): „pessoa exímia em determinada atividade“ (vgl. Eintrag „az“, in: Ferreira (Hg.): *Novo Aurélio*, S. 107) und „pessoa notável na sua especialidade“ (Eintrag „az“, in: Teixeira / Costa / Silva (Hg.): *Grande Dicionário*, S. 153) sowie „indivíduo que sobressai entre uma coletividade pelo que faz ou sabe (esporte, profissão etc.)“ (vgl. Eintrag „az“, in: Houaiss / Villar / Franco (Hg.): *Dicionário Houaiss*, S. 312).

¹²⁰⁸ Die begriffsgeschichtliche Rezeption und Deutung des Begriffes „az“ in Brasilien ist (meines Wissens) bisher nicht untersucht. Aus Stichproben geht jedoch hervor, dass der Terminus nicht auf die im Weltkrieg erfolgreichen Piloten beschränkt war, sondern auch für herausragende Flieger einer Nation im weiteren Sinne verwendet wurde, wie etwa für De Lamare (vgl. dazu Fußnote 1203) und Edu Chaves (Beispiele und Belege folgen unten, vgl. dazu Fußnote 1271 und die darauf folgenden). Der Begriff ist meist in Anführungszeichen gesetzt, so z. B. in Bezug auf den argentinischen Flieger Eduardo Alfredo Olivero, der zwar im Ersten Weltkrieg für Italien kämpfte, jedoch nicht als Fliegerass im engeren Sinne in die Geschichte einging: „‘az‘ argentino Olivero“, vgl. *Brazil-Ferro-Carril*, 06.05.1926, S. 445. Entsprechend gingen Walter Hinton und Pinto Martins (siehe dazu Kapitel 3.2) als „azes americano e brasileiro“ in die Berichterstattung ein, vgl. exemplarisch „O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: *O Paiz*, 11.01.1923, S. 2. Gleiches gilt für die „‘azes‘ portugueses“ Sacadura Cabral und Gago Coutinho (siehe dazu Kapitel 3.3), vgl. exemplarisch „Demos lugar ao nome lusitano“, in: *Fon-Fon*, 24.06.1922, S. 29. Auch Fliegerasse im engeren Sinne wie der Franzose René Fonck werden in der brasilianischen Presse als „az“ oder gar „‘az‘ dos ‚azes‘“ präsentiert, vgl. „O ‚az‘ dos ‚azes‘ de França“, in: *O Malho*, 07.09.1922, S. 38. Die Bezeichnung von Fliegern als „az“ scheint sich in Brasilien im Zuge des Weltkriegs durchgesetzt zu haben, konnte zumindest in den hier untersuchten Quellen für die Zeit vor dem Krieg nicht belegt werden.

¹²⁰⁹ Vgl. FRITZSCHE: *Nation of Fliers*, S. 74.

rung dieser Kandidaten in einer (militärischen oder zivilen) Kraftprobe der Vergangenheit und damit auch für die zukünftig für wahrscheinlich gehaltenen Erfolge gelesen werden.

Eine derartige Verknüpfung zeigt sich auch in weiteren Kommentaren, etwa wenn der Einsatz des von Chaves beim *raid* verwendeten Flugzeuges im Krieg, seine eigene Kriegserfahrung oder die Erfolge seines Mechanikers an der Front implizit als Beleg für deren Helden- und Kämpfergeist, Widerstandskraft und schließlich Siegeserwartung angeführt werden.¹²¹⁰ Das Lern- und Erfahrungspotential, das ein Einsatz im Luftkrieg bot, soll an dieser Stelle nicht angezweifelt werden. Jedoch verdeutlichen die Narrative, wie die Betätigung in einer international ausgefochtenen Auseinandersetzung, einem wahrlichen ‚Welt-Krieg‘ und damit gleichzeitig am Schauplatz Europa zum geeigneten Argument für einen zukünftigen, letztlich national gedeuteten Erfolg werden konnte. Gerade vor dem Hintergrund des auch Lateinamerika involvierenden und betreffenden Konfliktes verschwammen die Grenzen zwischen sportlicher Betätigung, deren militärischer Anwendung und damit dem politischen Nutzen der Luftfahrt zunehmend.¹²¹¹ Parallel dazu überlagerten sich entsprechende Deutungsmuster.

Analog zum europäischen Bezugsrahmen, in dem sich ‚(Flieger-) Ass‘ zu einer eigenen Kategorie von Nationalhelden herausbildeten¹²¹², blieben diese auch im brasilianischen Kontext eng an die Kategorie ‚Nation‘ gebunden. Wenn in brasilianischen Artikeln vom „italienischen“ oder „englischen (Flieger-) Ass“ beziehungsweise vom „Ass“ der eigenen, also nationalen Marine die Rede ist, so verweist das auf eine herausragende Stellung dieser Akteure innerhalb ihrer jeweiligen Nation beziehungsweise ihrer national agierenden militärischen

¹²¹⁰ So werden die Kriegserfahrungen und v. a. Auszeichnungen des Mechanikers Thierry erwähnt, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 279 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“) sowie „A aviação no Brasil“, in: O Estado de S. Paulo, 02.11.1920, S. 3. Über Chaves heißt es: „Edu Chaves, que tantas façanhas realizou no ‚fronte‘, por ocasião da grande guerra e que hoje tenta o raid Rio – Buenos Aires“, vgl. „O Raid Rio – Buenos Aires. Mais uma tentativa“, in: [Unbekannte Zeitung (Porto Alegre)], 27.12.1920, [S. 1] (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.157). Chaves unterstützte ab Februar 1916 die französische Fremdenlegion und erhielt in diesem Zusammenhang das *Brevet*, die Pilotenlizenz als Militärflieger und Maschinengewehrschütze, vgl. BOHRER: Eduardo Pacheco e Chaves, S. 23. Zu Chaves’ und Thierrys Aktivitäten und Erfolgen im Krieg vgl. ferner „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f.

¹²¹¹ Vgl. dazu auch SEVCENKO: Orfeu extático, S. 82 f.

¹²¹² Vgl. VAN RIPER: Imagining Flight, S. 36-41.

Einheit. Ihre in diversen Berichten erwähnten und angedeuteten bisherigen fliegerischen Leistungen – sei es im kriegerischen Kontext Europas, sei es in Südamerika – erweckten den Eindruck, dass es sich bei Chaves' Vorgängern um (generell, aber auch innerhalb ihres jeweiligen Herkunftslandes) herausragende und mutige Flieger handelte. Dies galt selbst für seinen unmittelbaren Konkurrenten Hearne, der im argentinischen Vergleich als „einer seiner besten Flieger“¹²¹³ abschnitt. Nicht nur die Quantität, sondern auch die Qualitäten seiner Mitstreiter dominierten also die Berichterstattung: „Edú Chaves conquistará o título tão brilhante de campeão de distancia, no Novo Mundo, que tem sido disputado, sem resultado, por diversos e competentes collegas seus“¹²¹⁴. Je mehr Versuche scheiterten und je kompetenter die Anwärter wirkten, desto höher erschien auch die Zielmarke. Mit anderen Worten: Während Chaves in den Erzählungen zum *raid* São Paulo - Rio de Janeiro über seinen Mut von anderen, vor allem europäischen Fliegern, die eine solche Unternehmung nicht wagten, abgegrenzt und herausgestellt werden konnte, war es nun die Summe an mutigen und überragenden, sich aber vergebens an dieser Herausforderung versuchenden Piloten, die seinem Erfolg noch mehr Bedeutung verliehen als dieser für sich schon trug.

Bilder verstärkten den aufgemachten Gegensatz zwischen Misslingen und Sieg. Ein häufiges Motiv war das in der *Lagoa do[s] Esteves* abgestürzte Flugboot von Aliathar Martins und John Pinder, das damit an den tragischen Ausgang dieses Flugversuches erinnerte. Teilweise erschien es in Kombination mit demselben von De Lamare und Silva Júnior eingesetzten Modell, das wiederum in Rio Grande im Zuge von Reparaturarbeiten bei einem Absturz von einem Kran zerschellte¹²¹⁵, teilweise aber auch kombiniert mit Bildern des sich bei seinem ersten Flugversuch erfolgreich in die Lüfte erhebenden Edu Chaves (Abbildung 41).¹²¹⁶

¹²¹³ Im Original: „[u]m dos seus melhores aviadores“, vgl. „Rio-Buenos Aires“, in: *Vida Sportiva*, 08.01.1921, o. S. [innere Titelseite].

¹²¹⁴ A.[gencia] A.[mericana]: [„O interesse pelo ‚raid‘ aereo Rio-Buenos Aires...“], in: [Unbekannte Zeitung, 2.-12.1920], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹²¹⁵ Vgl. die Fotos zu „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: *Sports*, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 278 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“).

¹²¹⁶ Vgl. die Bildserie zum Artikel „A aviação no Brasil“, in: *O Estado de S. Paulo*, 02.11.1920, S. 3.

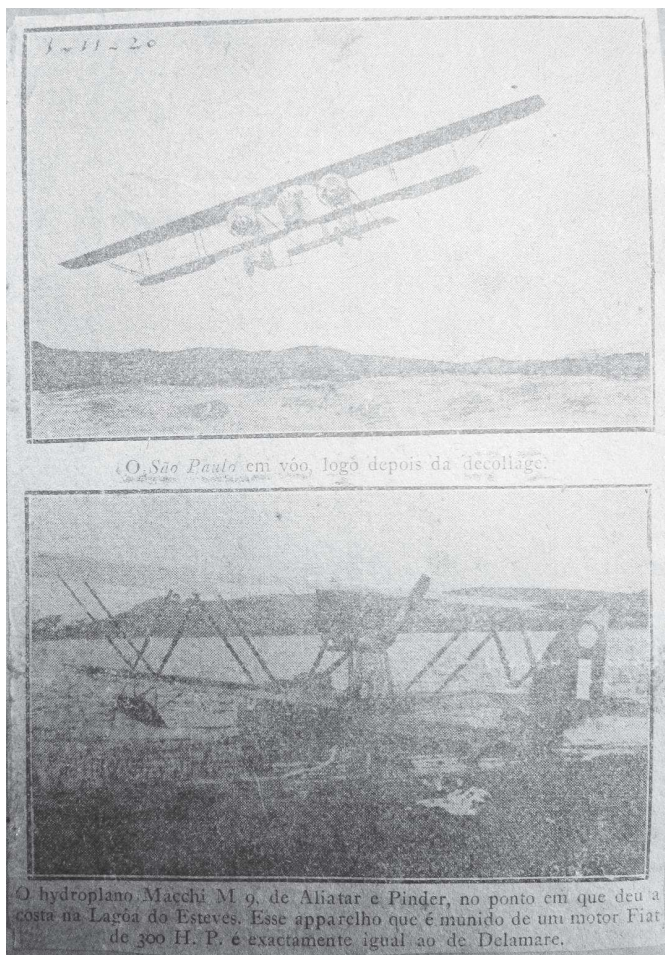


Abbildung 41: Bildserie zum Artikel „A aviação no Brasil“, in: O Estado de S. Paulo, 02.11.1920, S. 3 (das oben links handschriftlich vermerkte Datum „1-11-20“ erweist sich als nicht korrekt). *Fundação Santos Dumont* (Album Nr. 3.157).

Die Bilder dieses Unglückes führten also einerseits den hohen Einsatz der Flieger ‚bis zum Tode‘ vor Augen und betonten andererseits die Schwierigkeiten, denen die Flieger unterlagen und damit den hohen Wert eines erfolgreich durchgeführten *raids*. Entsprechend heißt es – noch bevor der *raid* zur erfolgreichen

Vollendung kam – in genau jenem Artikel mit der Bildserie vom abgestürzten Flugboot und dem souverän fliegenden Chaves:

„A realização desse ‚raid‘ é actualmente a maior aspiração de todos os aviadores sul-americanos. Muitos já o tentaram sem resultado e justamente as grandes dificuldades que apresenta o tornam mais attrahente e farão maior a gloria daquelle que conseguir transpor, num largo vôo, os 2.250 kilometros que separam as duas grandes capitaeas.“¹²¹⁷

Das Foto von Chaves' Flugzeug *São Paulo* im Himmel neben seinen gescheiterten Vorgängern verbildlichte also gewissermaßen die Hoffnung, genau jenen Akteur am Ende der vielen (bisher erfolglos verlaufenen) Versuche und damit auf einem ganz besonderen Ehrenplatz zu sehen.

Diese Chronologie des Scheiterns der eigentlich kompetenten Flieger verstärkte den Eindruck der Schwierigkeiten, denen die Siegesaspiranten und damit auch Chaves gegenüberstanden. Zum einen lagen diese in meteorologisch-atmosphärisch bedingten Herausforderungen wie starken Winden, heftigen Gewittern und dichter Bewölkung. Diese beschränkten nicht nur die Flugstabilität, sondern auch die Orientierung, die seinerzeit aufgrund der prekären Karten lediglich auf der Sichtung von Referenzpunkten auf dem Boden und Kompass basierte.¹²¹⁸ Dementsprechend liest sich die Unternehmung wie eine ‚Odyssee‘ voller „Schwierigkeiten“ und „Hindernisse“, die es zu „überwinden“ und zu „meistern“ galt¹²¹⁹, wie exemplarisch aus der Beschreibung der ersten Etappe von Chaves' erstem Flugversuch hervorgeht:

¹²¹⁷ „A aviação no Brasil“, in: O Estado de S. Paulo, 02.11.1920, S. 3.

¹²¹⁸ Die Kombination von starken Winden, Gewittern und Regenfällen geht aus einer vermutlich von Chaves in Auftrag gegebenen handgezeichneten Wetterkarte für den Bundesstaat São Paulo für den Tag seines Abfluges hervor, vgl. „Serviço Meteorologico do Estado de S. Paulo. Carta do Tempo, 25.12.1920“ (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“). In einem Interview mit dem *Estado de S. Paulo* erwähnt Chaves zudem die Gegenwinde in Santa Catarina, niedrige Wolken in Rio Grande do Sul und das dichte Wolkenmeer in Uruguay, das ihn zur Orientierung per Kompass gezwungen habe, vgl. „Edu Chaves“, in: O Paiz, 14.01.1921, S. 2. Die atmosphärische Instabilität in Santa Catarina mit fast täglichen Gewittern und starken, wechselhaften Winden ist zudem Thema im Artikel „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f. Vgl. ferner „A aviação no Brasil“, in: O Estado de S. Paulo, 02.11.1920, S. 3; „O grande ‚raid‘ Rio - Buenos Aires“, in: O Paiz, 29.12.1920, S. 3 f.; „A Aviação no Brasil“, in: O Estado de S. Paulo, 03.11.1920, S. 2. Zur erschwerten Orientierung vgl. zudem INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 471 und die Anmerkungen zu den *raids* von 1912 in Fußnote 1077.

¹²¹⁹ Vgl. exemplarisch die Formulierungen „vencida a ultima etapa“, „obstaculos a vencer“, „venceu a primeira grande dificuldade“, „vencendo 600 kilometros e superando todos os

„uma luta titanica de 4 horas e meia contra os elementos desencadeados, o terrivel vento contrario, tendo Edu' ficado durante mais de uma hora sem nada ver, completamente envolvida pelo nevoeiro, obrigado a subir a grande altura e dar grandes voltas que alongaram ainda mais o difficil percurso.“¹²²⁰

Zum anderen erhöhte die Kombination aus einem unebenen, holperigen Gelände auf nahezu der gesamten Strecke¹²²¹, dem Mangel an angemessen präparierten Flugplätzen („aerodromos“) zwischen Rio de Janeiro und Buenos Aires und den fehlenden fliegerischen Erfahrungswerten für viele Streckenabschnitte¹²²² bei jedem Start- und Landemanöver die Unfallgefahr.¹²²³ Tatsächlich trugen – wie oben erläutert – unglückliche Landeversuche wesentlich zum Scheitern der Unternehmungen von Locatelli und De Lamare / Silva Júnior bei.

Wie schon die Strecke von São Paulo nach Rio de Janeiro galt auch diejenige von Rio de Janeiro nach Buenos Aires aufgrund dieser klimatischen sowie naturräumlich und infrastrukturell bedingten Herausforderungen als „kühne“¹²²⁴ /

obstaculos“; „deixando [...] para trás todas as grandes difficuldades“, alle aus: „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu' Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f. In einem Satz formuliert: „desta vez, um brasileiro superará todos os perigos, vencerá todos os obstaculos, levado a feliz termo a difficil jornada“, vgl. „A aviação no Brasil“, in: O Estado de S. Paulo, 02.11.1920, S. 3.

¹²²⁰ „A aviação no Brasil“, in: O Estado de S. Paulo, 02.11.1920, S. 3.

¹²²¹ Vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 280 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“). Dazu kamen Gebirge und dichte Wälder, vgl. „O Brazil, campeão americano na aviação. Edú Chaves chegou a Montevidéo coberto de glorias“, in: A Razão, 29.12.1920, S. 3.

¹²²² Zwar bereiteten sich viele Flieger durch ein Studium des Geländes vor, doch war das angeeignete Wissen zwangsläufig limitiert und lückenhaft, vgl. „O Brazil, campeão americano na aviação. Edú Chaves chegou a Montevidéo coberto de glorias“, in: A Razão, 29.12.1920, S. 3. Zu Chaves' Reise nach Porto Alegre im Oktober 1919 mit dem Ziel, geeignete Landeplätze auf der Strecke und in der Umgebung ausfindig zu machen, vgl. „A viagem de Edú Chaves ao nosso Estado“, in: A Federação, 10.10.1919, S. 5.

¹²²³ Vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 279 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“). Insbesondere zwischen São Paulo und Porto Alegre mangelte es an geeigneten Landefeldern, so dass Chaves schließlich am Strand von Guaratuba eine Zwischenlandung einlegte, vgl. „O ‚Raid‘ Rio-Buenos Aires“, in: A Noite, 01.11.1920, S. 2.

¹²²⁴ Im Original: „arrojada travessia“, vgl. „Aviação. O ‚Raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, S. 4.

„beschwerliche“¹²²⁵ / „riskante Überfahrt“¹²²⁶, die Unternehmung als „kühne“¹²²⁷ / „beachtliche Heldentat“¹²²⁸ oder „sehr schwieriger ‚raid‘“¹²²⁹. Die lange Liste der nicht vollendeten oder gar tragisch endenden Vorstöße unterstrich und steigerte das Bild der unüberwindbar erscheinenden Schwierigkeiten und erhöhte folglich den Ruhm desjenigen, der diese bezwang. Der in einer Hommage griffig formulierte Leitsatz bestimmte somit auch den Tenor der Erzählungen dieses *raids*: „Wo so viele scheiterten, da siegte Edú Chaves“¹²³⁰.

Gleichzeitig übertrugen sich die für diese herausfordernde Unternehmung notwendigen heldenhaften Charakterzüge des Pioniers Chaves auf seine ‚Rasse‘ beziehungsweise Nation. So galt er als „großartiger Exponent der Energie, des Mutes, des Wagemutes und des starken Willens einer verleumdeten Rasse“¹²³¹. Die gescheiterten Versuche der Nicht-Brasilianer einerseits und der Erfolg des brasilianischen Fliegers andererseits eigneten sich bestens als Argumentation, um die Überlegenheit der eigenen (nationalen) Zugehörigkeitsgemeinschaft hervorzuheben.

Doch die bedeutendste Schwierigkeit dieses *raids* lag in der immensen Entfernung, die Start- und Zielpunkt voneinander trennte. Auch hier spielte der Vergleich der von den jeweiligen Kandidaten zurückgelegten Distanzen eine große Rolle, um die besondere Leistung Edu Chaves’ hervorzuheben. In der Presse veröffentlichte Karten zeigten nicht nur die von Hearne und Chaves

¹²²⁵ Im Original: „ardua travessia“, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 277 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“).

¹²²⁶ Im Original: „arriscada travessia“, vgl. „Topicos“, in: [O Estado de S. Paulo, 01.11.1920], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.157).

¹²²⁷ Im Original: „arrojada façanha“, vgl. „Topicos“, in: [O Estado de S. Paulo?, 1921?], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.157).

¹²²⁸ Im Original: „notavel façanha“, vgl. „Aviação. O ‚Raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, S. 4.

¹²²⁹ Im Original: „difficilimo ‚raid‘“, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 277 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“).

¹²³⁰ Im Original: „Onde fracassaram tantos, venceu Edú Chaves“, vgl. „Homenagem d’O Jornal“, in: [Unbekannte Zeitung (Garibaldi, RS?), 192-], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹²³¹ Im Original: „magnifico expoente da energia, da coragem, da temeridade e do forte querer de uma raça calumniada“, vgl. „Topicos“, in: [O Estado de S. Paulo?, 1921?], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.157).

gewählten Strecken durchs Binnenland beziehungsweise entlang der Küste samt der Landepunkte, sondern markierten zugleich die Endpunkte der auf derselben Route wie Edu Chaves durch die Flieger Locatelli, De Lamare und John Pinder / Aliathar Martins angangenen Flugversuche (Abbildung 42).¹²³²

Anders als bei den Karten zu Chaves *raid* zwischen São Paulo und Rio de Janeiro stand der von ihm vollzogene ‚Wege-Raum‘ nun nicht mehr für sich, sondern in Gegenüberstellung mit den von anderen Fliegern überwundenen Strecken. Auch über das Medium der Karte hinaus gingen die von verschiedenen Kandidaten zurückgelegten Distanzen in einen Vergleich ein. So präsentierte eine Bildunterschrift zu einem Gruppenfoto von Chaves, De Lamare und Hearne bei deren Zusammentreffen nach Chaves’ Rückkehr aus Buenos Aires die „drei Helden des ‚raid‘ Rio – Buenos Aires und umgekehrt“ folgendermaßen: „Edu, o vencedor, que realizou o percurso total de 2.400 kilometros; Hearne, que venceu 1.850 kilometros, de Buenos Aires a Sorocaba; De Lamare, que voou 1.800 kilometros, do Rio de Janeiro ao Rio Grande“. Die Zahlen ließen Chaves also eindeutig als „Sieger“ („vencedor“) abschneiden.¹²³³

Damit ist klar: Die von Chaves vollbrachte Distanz bestach nicht nur absolut, sondern auch relativ betrachtet. Aber noch mehr: Während der unvollendete Zustand des *raids* von 1912 Chaves’ Heroisierung keinen Abbruch tat und diesem vielmehr als *raid* São Paulo – Rio de Janeiro gehuldigt wurde, bildeten die vor dem Zielpunkt beendeten Flugversuche anderer Flieger nun einen Hintergrund, vor dem die von Edu Chaves bravourös überwundene Gesamtstrecke vom Start- bis zum Zielpunkt besonders deutlich hervortrat.

¹²³² Vgl. Karte zum Artikel „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu’ Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 30.12.1920, S. 3 (Abbildung 42), ebenso in der Nacht- ausgabe vom 29.12.1920, hier S. 1. f. Ähnliche Karte, offensichtlich auf der gleichen Vorlage basierend, auch veröffentlicht zum Artikel „Rio de Janeiro to Buenos Aires“, in: Aeronautics, 10.02.1921, o. S.

¹²³³ Im Original: „tres heroes do ‚raid‘ Rio – Buenos Aires e vice-versa“. Für alle Zitate vgl. „O regresso de Edu Chaves“, in: Revista da Semana, 15.01.1921, S. 24.

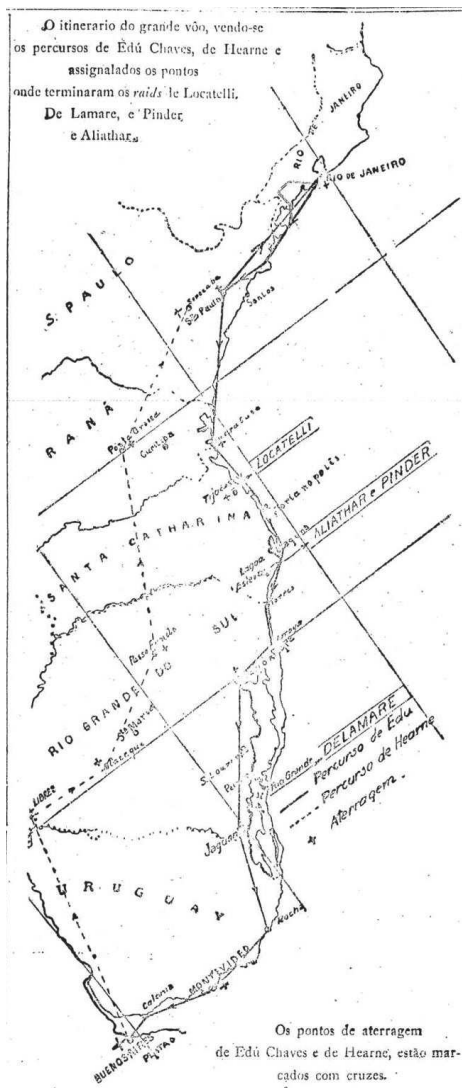


Abbildung 42: „O itinerário do grande vôo, vendo-se os percursos de Edú Chaves, de Hearne e assinalados os pontos onde terminaram os raids de Locatelli, De Lamare, e Pinder e Aliathar“, Karte zum Artikel „Aviação. O 'raid' Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu' Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 30.12.1920, S. 3. *Acervo Estadão*.

Nicht nur die Piloten selbst und die von ihnen gemeisterten Entfernungen, sondern auch die von ihnen verwendeten Apparate gingen in den Vergleich ein. Als Ergebnis stand fest, dass die bei Chaves' zweitem und erfolgreichem Versuch verwendete „Oriole“ des nordamerikanischen Fabrikanten Curtiss mit 150 PS „der kleinste und schwächste“ aller bei diesem *raid* eingesetzten Apparate gewesen sei.¹²³⁴ Die als unzureichend beurteilte Stärke der bisher zur Verfügung stehenden Motoren galt als entscheidende Herausforderung, um diese ungekannten Streckenausmaße zu überwinden, denn schwache Motoren limitierten das Frachtgewicht und bestimmten damit auch die Größe des Benzin-tanks. Je weniger Benzin mitgeführt werden konnte, desto geringer war die Reichweite und desto mehr Zwischenlandungen mussten eingelegt werden, die wiederum aufgrund des Mangels an präparierten Landepisten die Unfallgefahr ungemein erhöhten.¹²³⁵ Ein stärkerer Motor ließ daher das Gelingen dieses Langstreckenfluges wahrscheinlicher erscheinen. Doch weder Locatellis „kräftige S.V.A.“¹²³⁶ mit 220 PS noch Hearn's „starke Bristol ‚Fighter‘ mit 300 PS“¹²³⁷ noch die „mächtigen ‚Breguets‘ mit 300 PS“¹²³⁸ der Militärfieger oder all die anderen „Flugzeuge der besten Marken und von größter Stärke“¹²³⁹ verhalfen den

¹²³⁴ Im Original: „o menor e o de menor força“, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 279 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“). Vgl. ferner „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu' Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f. Bei seinem ersten Versuch verwendete Chaves eine zweimotorige „Caudron“ mit 160 PS; Hearne flog eine „Bristol“ mit 300 PS; Aliathar Martins und Pinder sowie De Lamare und Silva Júnior verwendeten Flugboote von „Macchi“ mit ebenfalls 300 PS und damit doppelt so starken Motoren.

¹²³⁵ Vgl. INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 471 und „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 279 f. (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“).

¹²³⁶ Im Original: „possante S.V.A.“, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 277 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“). Ebenso in „A aviação no Brasil“, in: O Estado de S. Paulo, 02.11.1920, S. 3.

¹²³⁷ Im Original: „possante Bristol ‚Fighter‘ de 300 H.P.“, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 277 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“).

¹²³⁸ Im Original: „poderosos ‚Breguet‘ de 300 cavallos“, vgl. „O Brazil, campeão americano na aviação. Edú Chaves chegou a Montevideo coberto de glorias“, in: A Razão, 29.12.1920, S. 3.

¹²³⁹ Im Original: „aeroplanos das melhores marcas e da maior força“, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu' Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f.

Konkurrenten zu einer Vollendung des *raids*. Während der von Chaves eingesetzte Apparat in vielen Reportagen als sehr schnelle, resistente und zuverlässige Maschine beurteilt wurde¹²⁴⁰, entstand aus dem (auf reine Zahlen reduzierten) Vergleich der Leistung mit den Apparaten der anderen Kandidaten der Eindruck eines Hemmnisses. Die Botschaft ist klar: Wer trotz des schwächsten Motors und des kleinsten Apparats als ‚Sieger‘ hervorging, der musste Außerordentliches vollbracht haben.

Offensichtlich erschien es bedeutsam, Chaves’ Errungenschaft weder als zufällig noch als von außen erklärbar zu zeichnen. Während Chaves in einem Interview mit der argentinischen Zeitung *La Nación* seinen Erfolg auf Glück, einen gut funktionierenden Motor und gute Wetterbedingungen zurückführte¹²⁴¹, wies Plínio Barreto in seiner Rede zum Empfang von Chaves an der *Estação da Luz*, die gleich in mehreren brasilianischen Zeitungen wiedergegeben wurde, diese auf Chaves’ Bescheidenheit gründenden Erklärungen entschieden zurück. Der Repräsentant der *Liga Nacionalista (de São Paulo)*, einer Organisation, die 1916/17 von paulistanischen Professoren, Finanziers und Journalisten des *O Estado de S. Paulo* als eine Art regionaler Ableger der *Liga de Defesa Nacional* ins Leben gerufenen worden war und sich wie diese der Formierung eines Nationalbewusstseins und der Förderung des Patriotismus verschrieb¹²⁴², betonte

¹²⁴⁰ So galt der Apparat wegen seiner „Widerstandskraft“ („resistencia“) als „um dos melhores actualmente em uso na aviação“, vgl. „O raid Buenos Aires“, in: [Diário Popular, --.12.1920], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158). Ebenso beurteilt als „uma das melhores machinas que se achava ao serviço da Força Pública“, vgl. „Do Rio ao Buenos Ayres em aeroplano. O magnifico feito de Edú Chaves“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 31.12.1920, S. 748. Derselbe Artikel, der die Leistung der Maschinen vergleicht, kommt im weiteren Verlauf zu dem Urteil, dass sich Chaves’ Flugzeug letztlich trotz aller Zweifel von außen als robust und zuverlässig erwies, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: *Sports*, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 279 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“). Generell galten stärkere Motoren nicht nur als leistungsfähiger, sondern auch als störanfälliger. Diesem Zusammenhang wird hier jedoch kein Augenmerk geschenkt. Vgl. dazu ROBBACH: Technische Entwicklung, S. 7.

¹²⁴¹ Vgl. „Varias Noticias. Edu Chaves entrevistado pela ‚Nacion‘ de Buenos Aires“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 15.01.1921, S. 38.

¹²⁴² Zur Entstehung der *Liga Nacionalista* und ähnlicher Bewegungen im Zuge der Auswirkungen des Ersten Weltkrieges vgl. RINKE: Im Sog der Katastrophe, S. 274 f. Zu den Ideen, Aktivitäten und der Rolle der *Liga Nacionalista* innerhalb des politisch-intellektuellen Kontextes in São Paulo vgl. Paul MANOR: The Liga Nacionalista de São Paulo. A political reformist group in paulista academic of yore: 1917-1924, in: *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas* Bd. 17 / H. 1 (1980), S. 317-353, passim. Zum Zusammenhang zwischen regionalistischen und nationalistischen Tendenzen vgl. Silvia

vielmehr, dass ein guter Apparat und günstige Lüfte allein nicht zum Erfolg führten.¹²⁴³ Chaves dagegen sei

„Dotado regamente [...] dessa energia indomável que não se dobra a contratempos e desse insaciável amor às aventuras, que se compraz, por entre perigos inauditos, na devassa do desconhecido, uma e outra heranças preciosas dos vossos avós daqui e d'além mar, uma e outra faculdades dominantes da raça heroica que desbravou os sertões do Brasil e fundou a nossa nacionalidade [...]“¹²⁴⁴

Die schon aus dem *bandeirantes*-Diskurs zu seinen *raids* in den Jahren 1912 / 1914 bekannten diskursiven Versatzstücke – etwa der ‚Abenteurergeist‘ wider alle Gefahren und Widerstände –, wurden hier und an anderer Stelle¹²⁴⁵ wieder aufgenommen, um das Scheitern der ‚Anderen‘ und die eigene Überlegenheit mit ‚rassisch‘-kulturellen Argumenten zu beschwören.

Die Bedeutung Chaves' und des von ihm erstmalig erfolgreich und über die gesamte Strecke vollbrachten *raids* ergab sich also aus den enormen Schwierigkeiten dieser Unternehmung, die zahlreiche als kompetent, mutig und innerhalb wie auch außerhalb ihrer Nationen anerkannt portraittierter Vorläufer und Mitstreiter nicht zu bezwingen vermochten, obwohl ihnen vergleichsweise starke Maschinen und Motoren zur Verfügung standen. Kurz: Es ist die Chronologie des Scheiterns, die Chaves erstmalig und endlich durchbrach. Gerade aus diesem Kontrast heraus, der sich in Texten, Bildfolgen und sogar Karten manifestierte, erlangte Chaves Größe, die sich wiederum – zumindest in der Perspektive patriotischer brasilianischer Beobachter – auf seine Abstammungsgemeinschaft und damit die Nation übertrug.

LEVI-MOREIRA: Ideologia e atuação da Liga Nacionalista de São Paulo (1917-1924), in: *Revista de História* H. 116 (1984), S. 67-74.

¹²⁴³ Im Original: „Para o exito da grandiosa travessia insufficientes eram, então, a excellencia dos aparelhos e a benignidade dos ares...“, vgl. „Edú Chaves foi acolhido festivamente em São Paulo“, in: *Correio da Manhã*, 14.01.1921, S. 4. Für nahezu identische Aussagen vgl. „Raid ‚Rio – Buenos Aires‘“, in: *Correio Paulistano*, 14.01.1921, S. 1 f. und „Edú Chaves“, in: *O Paiz*, 14.01.1921, S. 2.

¹²⁴⁴ „Edú Chaves foi acolhido festivamente em São Paulo“, in: *Correio da Manhã*, 14.01.1921, S. 4. Für nahezu identische Aussagen vgl. „Raid ‚Rio – Buenos Aires‘“, in: *Correio Paulistano*, 14.01.1921, S. 1 f. und „Edú Chaves“, in: *O Paiz*, 14.01.1921, S. 2.

¹²⁴⁵ Weiterer Beleg für den Rückgriff auf den *bandeirantes*-Diskurs: „Descendente dos bravos que escreveram paginas immorredoras da nossa historia bellica“, vgl. „Rio-Buenos Aires“, in: *Vida Sportiva*, 08.01.1921, o. S. [innere Titelseite].

Chaves als ‚Sieger‘ im argentinisch-brasilianischen Wettlauf

Wie sich in der Zeichnung der verschiedenen Kandidaten als innerhalb ihrer Nationen herausstechende Luftfahrer bereits angedeutet hat, war der *raid* zwischen Rio de Janeiro und Buenos Aires in den Augen der Zeitgenossen zunehmend mehr als eine bloße fliegerische Herausforderung mit unüberwindbar scheinenden Hindernissen. Vielmehr entwickelte sich der „einfache sportliche Versuch“ zunehmend zum „bedeutenden Wettbewerb“¹²⁴⁶ zwischen Argentinien und Brasilien oder gar zum „internationalen Streit“¹²⁴⁷, aus dem dann schließlich – wie bei (Wett-) Kämpfen üblich – auch ein „Sieg(er)“¹²⁴⁸ hervorging. Diese auf Konzepten von ‚Kampf‘ und ‚Sieg‘ beruhenden Interpretationen schöpften also wie auch die Luftfahrtdiskurse andernorts aus dem semantischen Kontinuum von ‚Krieg‘ und ‚Sport‘.¹²⁴⁹

Dabei standen die Fliegerkandidaten und damit auch die „Sieger“ dieses Wettstreites oder auch Kampfes nicht für sich, sondern als Stellvertreter ihrer jeweiligen Nation:

„Já se não tratava mais da luta entre aviadores, eram duas nações que acirradamente se mediam pelos ares, cada qual mais ciosa de mostrar a intrepidez de seus ‚azes‘, cada qual mais desejosa de ver um filho seu, conduzido pelos ares como um novo Icaro, aterrar na capital do paiz adversario.“¹²⁵⁰

Offensichtlich wurde das Flugereignis zunehmend als ein nicht zwischen mehreren, sondern vor allem zwischen zwei von ihren jeweiligen „Fliegerassen“

¹²⁴⁶ Im Original: „simples tentamen esportivo“ und „grande competição“. Beide Teilzitate aus: „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu’ Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f.

¹²⁴⁷ Im Original: „peleja internacional“, vgl. „Edu’ Chaves“, in: O Paiz, 14.01.1921, S. 2.

¹²⁴⁸ Vgl. exemplarisch für die Begriffe „vencedor“, „vencedores“ (beide dt. „Sieger“), „victoria“ und „triumpho“ (beide dt. „Sieg“) den Artikel „Rio-Buenos Aires. Um brasileiro vencedor da maior prova disputa na America do Sul“, in: Vida Sportiva, 31.12.1920, [S. 15]. Vgl. ferner „victoria“ in der Artikelunterüberschrift: „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu’ Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f. und in „Rio-Buenos Aires“, in: Vida Sportiva, 08.01.1921, o. S. [innere Titelseite]. Für „triumpho“ vgl. ferner „Edu’ Chaves. O voo – Rio-Buenos Aires“, in: A Vida Moderna, 13.01.1921, S. 17.

¹²⁴⁹ Vgl. dazu HAUDE: Grenzflüge, S. 276.

¹²⁵⁰ „Rio-Buenos Aires“, in: Vida Sportiva, 08.01.1921, o. S. [innere Titelseite].

oder auch „Söhnen“ repräsentierten Nationen ausgetragener Wettbewerb gelesen.¹²⁵¹ Wovon lebte diese Deutung und inwiefern wirkte sie sich auf Chaves' Erhöhung aus?

Für die Interpretation des *raids* als Wettkampf zwischen zwei Nationen waren zwei Faktoren bestimmend: Akteure und Schauplatz. Insofern als das „italienische ‚Ass‘“ und das „englische ‚Ass‘“¹²⁵² relativ schnell aus dem ‚Wettstreit‘ ausgeschieden waren und sich nur noch argentinische und brasilianische Kandidaten dieser Probe stellten, nahm der *raid* in diesen beiden südamerikanischen Nachbarländern zunehmend „Proportionen einer nationalen Angelegenheit“¹²⁵³ an. Entsprechend wurde umgekehrt davon ausgegangen, dass der *raid* nicht nur für diese beiden Nationen, sondern auch für die Argentinien und Brasilien repräsentierenden Piloten eine „Frage der Ehre“¹²⁵⁴ darstelle.

Dabei bot die raumzeitliche Überschneidung von Hearnese erstem und Chaves' zweitem Flugversuch verschiedene Anknüpfungspunkte für eine Heroisierung von Chaves. So rief die verdichtete Konstellation Bilder von Chaves' stand- und heldenhaften Charakter und seinem unermüdlichen Einsatz für die Nation wach. Obwohl Hearne den *raid* quasi vollendet hatte und nur aufgrund des schlechten Wetters auf seiner letzten Etappe einen Zwischenhalt in Sorocaba einlegen musste, gab Chaves nicht auf, so der dominierende Erzählstrang. Am Abend vor dem geplanten und angekündigten Aufbruch Hearnese zum Ziel- und Endpunkt seiner Route, startete Edu Chaves seinen zweiten Versuch und machte sich von São Paulo aus ebenfalls auf den Weg nach Rio de Janeiro,

„afim de d'alli iniciar a ardua travessia, não se deixando desanimar – e este é um dos mais bellos traços da sua tempera de heróe – pelas probabilidades de successo do seu rival que podia considerar praticamente terminada a sua viagem, dada a pequena

¹²⁵¹ Das Schwanken zwischen multi- und binationalen Deutungsmustern zeigt sich im folgenden Kommentar, nach dem sich der *raid* gewandelt habe zur „preocupação constante não só dos aviadores brasileiros, argentinos e estrangeiros, como também de ambos os povos“. Argentinische, brasilianische und ausländische Flieger einerseits, und zwei (und nicht entsprechend der hier erwähnten „ausländischen Flieger“ mehr) ‚Völker‘ andererseits standen also im Fokus. Vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu' Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f.

¹²⁵² Zu entsprechenden Belegen siehe Fußnote 1202.

¹²⁵³ Im Original: „proporções de um caso nacional“, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu' Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f.

¹²⁵⁴ Im Original: „questão de honra“, vgl. „Edu Chaves. O vôo – Rio-Buenos Aires“, in: A Vida Moderna, 13.01.1921, S. 17.

distancia que lhe faltava percorrer e a relativa facilidade do trajecto a effectuar. Outro qualquer que não tivesse a enfiatura de Edú daria logo Hearne como vencedor e não iniciaria a difficilima tarefa que outro tinha quase terminado.¹²⁵⁵

Hearne und Chaves befanden sich zwar absolut gesehen sehr nahe beieinander, doch aufgrund der entgegengesetzten Richtung der Routen bestand relativ betrachtet eine konträre Ausgangsbasis: Während Hearne kurz vor seinem Ziel (Rio de Janeiro) stand, hatte Chaves zum selben Zeitpunkt noch die gesamte Herausforderung vor sich (von São Paulo über Rio de Janeiro bis nach Buenos Aires). Der Chaves zugeschriebene heldenhafte Charakterzug des „Nicht-Aufgebens“ erschien also gerade hinsichtlich der raumzeitlich bedingten Erfolgswahrscheinlichkeit von Hearne umso größer. Gemäß einer anderen Deutung zeigte er diesen Einsatz nicht etwa um seiner selbst willen, sondern allem voran für die Nation: „não quiz vê o Brasil abatido“¹²⁵⁶.

Dazu stärkte der Schauplatz, der mehr ‚Route‘ als ‚Ort‘ war, die Deutung des *raids* als eines binational ausgefochtenen ‚(Wett-) Kampfs‘. Zwar erstreckte sich die Flugroute genau genommen über drei Staaten – Argentinien, Uruguay und Brasilien –, doch entsprachen Start- und Zielpunkte – und damit die zentralen Schauplätze der Unternehmung – den Hauptstädten der Herkunftsländer der beiden verbliebenen Konkurrenten. Damit verbunden erwies sich die Ausrichtung der Route als entscheidend für die Deutung. Das im anfangs zitierten Textausschnitt eingesetzte Bild der erfolgreichen Ankunft des „eigenen Sohnes“, also ‚nationalen Kandidaten‘, in der Hauptstadt des „Gegner-Landes“¹²⁵⁷ war dabei weitaus wirkmächtiger als das des Startens im Nachbarland wäre. So suggerierte ein Flug ‚zum anderen‘ und dazu mit gezielter und für viele Bewohner sichtbarer Landung in dessen Macht- und Entscheidungszentrum Unabhängigkeit und (nicht zuletzt militärisch nutzbare) Stärke. Hier schwang – wenn auch freilich nur im übertragenen Sinne – diejenige Komponente von ‚raid‘ mit, die der Begriff vor allen in Europa im Zuge seiner Verwendung im Ersten Weltkrieg angenommen hatte, nämlich zur Bezeichnung für offensive militärische Operationen und

¹²⁵⁵ „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 277 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“).

¹²⁵⁶ „Rio-Buenos Aires“, in: Vida Sportiva, 08.01.1921, o. S. [innere Titelseite].

¹²⁵⁷ Im Original: „paiz adversario“, vgl. „Rio-Buenos Aires“, in: Vida Sportiva, 08.01.1921, o. S. [innere Titelseite] und Fußnote 1250.

Überraschungsangriffe auf den Feind und damit ein Eindringen in Feindesterritorium.¹²⁵⁸

Doch Hearnés und Chaves' Routen unterschieden sich nicht nur durch die jeweilige Flugrichtung, sondern noch in einem weiteren Punkt, der an zahlreichen, in Zeitungen und Zeitschriften veröffentlichten Karten mit den entsprechend eingezeichneten Wegstrecken ablesbar ist (Abbildung 42 und Abbildung 43).¹²⁵⁹

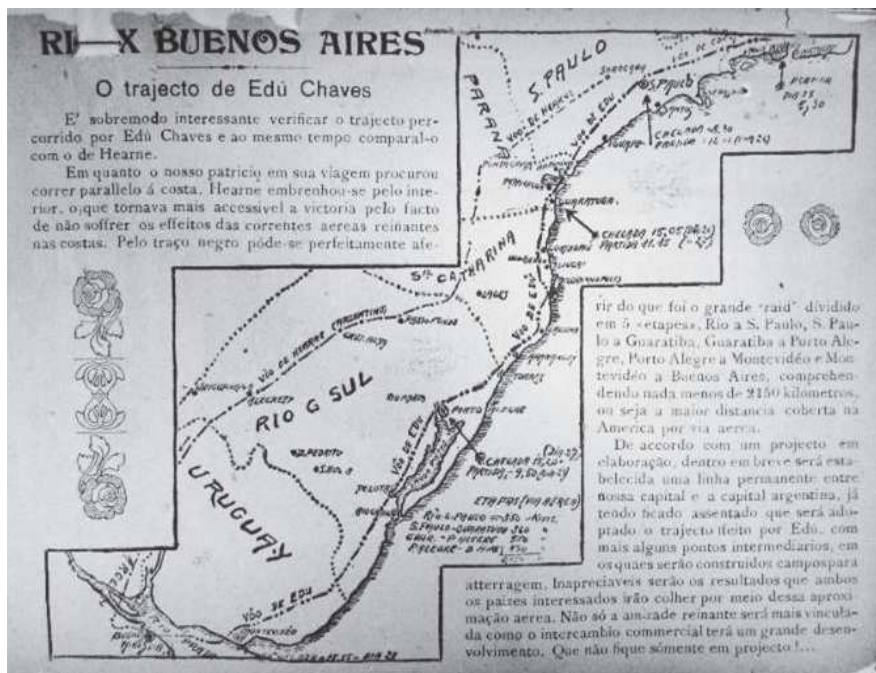


Abbildung 43: Eine Karte repräsentiert die gewählten Routen von Hearné durchs Binnenland und von Chaves entlang der Küste. Karte zum Artikel „Rio x Buenos Aires. O trajecto de Edú Chaves“, in: *Vida Sportiva*, 15.01.1921, o. S.

Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.

¹²⁵⁸ Vgl. dazu Fußnote 920.

¹²⁵⁹ Die Karte zum Artikel „Rio x Buenos Aires. O trajecto de Edú Chaves“, in: *Vida Sportiva*, 15.01.1921, o. S. (Abbildung 43) stellt die Route von Hearné und diejenige von Chaves dar. Die von Chaves ist zusätzlich mit den jeweiligen Ankunfts- und Abflugzeiten der einzelnen Etappenziele beschriftet. Vgl. Außerdem Abbildung 42.

Während Chaves die Strecke entlang der brasilianischen und uruguayischen Küste wählte, zog Hearne den Flug durch das Binnenland vor. Der im Begleittext zu einer dieser Karten gezogene Vergleich fiel zugunsten von Chaves aus, wenn es heißt, dass Hearn's Route durch das Landesinnere seinen Sieg erreichbarer gemacht habe, da er nicht unter den Wirkungen der an den Küsten vorherrschenden Luftströmungen gelitten habe.¹²⁶⁰ Freilich hatten beide Routen ihre Vor- und Nachteile, beispielsweise dürfte die Küstenlinie die Navigation, aber auch mögliche Rettungsmaßnahmen erleichtert haben.¹²⁶¹ Mit der nachträglichen Beurteilung der Binnenlandroute als einfacher, entstand jedoch der Eindruck einer noch größeren Leistung Chaves', der die ‚schwierigere‘ Route entlang der Küste erfolgreich gemeistert hatte.

Eine zweite raumzeitliche Überschneidung betraf Chaves' Ankunft: „por entre applausos de uma multidão reverente, aterrava na capital argentina, justamente no mesmo dia em que chegava á nossa capital, porém por via ferrea, o aviador argentino!“¹²⁶² Während hier keine absolute räumliche Überschneidung zwischen

¹²⁶⁰ Vgl. „Rio x Buenos Aires. O trajecto de Edú Chaves“, in: *Vida Sportiva*, 15.01.1921, o. S. (Abbildung 43). Die für die gesamte brasilianische Küste charakteristischen Windströmungen werden auch in der Berichterstattung zum Flug von Pinto Martins und Walter Hinton (siehe dazu Kapitel 3.2) als große Herausforderung präsentiert, vgl. „O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: *O Paiz*, 26.12.1922, S. 1.

¹²⁶¹ Die Vor- und Nachteile der Binnenland- und Küstenroute werden im Zusammenhang mit der Strecke São Paulo - Rio de Janeiro beziehungsweise Rio de Janeiro - São Paulo in unterschiedlichen Artikeln gegeneinander abgewogen und können meines Erachtens auf die ähnliche Strecke Rio de Janeiro - Buenos Aires übertragen werden. Vgl. beispielsweise den von Chaves selbst geäußerten Kommentar zu seiner Entscheidung für die gewählte Route beim *raid* São Paulo - Rio de Janeiro, wiedergegeben in: Paulo José [João do Rio / Paulo Barreto]: „O Instante. Edú Chaves“, in: *Gazeta de Noticias*, 29.04.1912, S. 1. Dort heißt es, die Strecke entlang der Küste sei schneller, im Binnenland existiere zudem die Herausforderung der *Serra*. Hinsichtlich eines Übungsfluges der Militärflugschüler vom *Campo dos Afonsos* in Rio de Janeiro nach São Paulo im April 1919 wurde betont, dass die Küstenstrecke schnellere Hilfsmaßnahmen erwarten lasse, vgl. „Navegação aérea. Exercícios praticos de longo percurso entre o Rio e São Paulo“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 16.05.1919, S. 284. Ein weiterer Artikel bezüglich der Einrichtung einer Postdienstlinie zwischen São Paulo und Rio de Janeiro sieht in beiden Routen Vor- und Nachteile. Während die Binnenlandroute gut durch die Eisenbahn erschlossen sei, müsse bei dieser die herausfordernde *Serra do Fonte* nahe Rio de Janeiro überwunden werden, die sowohl wegen häufigen Nebels die Navigation erschwere als auch kaum Möglichkeiten zur Notlandung biete. Die Küstenroute dagegen könne bei nahezu allen Wetterverhältnissen befliegen werden und die Bodensichtung sei fast immer möglich. Auf der anderen Seite böten die engen Strände kaum Platz zum Notlanden, vgl. Coronel L. M.: „A instalação das grandes linhas postas aereas no Brasil“, in: *Revista Brasileira de Aviação*, 11.1919, o. S.

¹²⁶² „Rio-Buenos Aires“, in: *Vida Sportiva*, 08.01.1921, o. S. [innere Titelseite].

den Routen der beiden Fliegern gegeben war, hatten beide gleichzeitig den Endpunkt ihrer jeweiligen Route erreicht: Hearne in Rio de Janeiro, Chaves in Buenos Aires. Hearne vollbrachte also seine letzte Etappe zum Zielort (von São Paulo nach Rio de Janeiro) in der gleichen Zeit wie Chaves den gesamten *raid*. Chaves' Ankunft im Flugzeug unter Applaus einer großen Menge stand hier das als trostlos erscheinende Eintreffen des argentinischen Fliegers per Eisenbahn entgegen. Versagen des einen und glorioser Sieg des anderen bildeten also die zwei Seiten derselben Medaille, auf die die Erzählung von Chaves als nationalem Helden zurückgriff.

Dabei erschien Chaves' ‚Sieg‘, in dem sich „auf ein Neues die Überlegenheit unserer Rasse“¹²⁶³ manifestierte, den brasilianischen Beobachtern in Anbetracht der ruhmreichen Tradition und globalen Anerkennung Brasiliens als Luftfahrernation durchaus als logisch und verdient:

„Mas devem os nossos vizinhos ser os primeiros a convir que tal victoria nos cabia. Foi nosso o precessor dos irmãos Montgolfier. Foi nosso o glorioso Santos Dumont – o unico homem vivo que tem a gloria superior de estar perennizado no bronze num recanto da Paris eterna...Nosso devia ser o vencedor dessa prova.“¹²⁶⁴

Während um 1912 Bartolomeu de Gusmão und Santos-Dumont vor allem die lang zurückreichende Verknüpfung zwischen São Paulo und den luftfahrerischen Erfolgen beschworen hatten, erlangten sie nun im transnationalen Kontext ihren Status als Verkörperung der (als universal anerkannt gezeichneten) ‚Erfindernation‘ zurück. Damit nahm auch Augusto Severo, der aufgrund seiner regionalen Herkunft aus dem Nordosten um 1912 in den Diskursen zurückgetreten war, einen wachsenden Stellenwert ein, wie aus der spontanen Glückwunschrede von Veiga Miranda im Abgeordnetenhaus hervorgeht: „Bravos ao intrepido aeronauta que

¹²⁶³ Im Original: „[m]ais uma vez a superioridade da nossa raça“, vgl. „Rio-Buenos Aires“, in: *Vida Sportiva*, 08.01.1921, o. S. [innere Titelseite].

¹²⁶⁴ Mauricio de Medeiros: „O vôo de Edú“, in: *O Imparcial*, 31.12.1920, S. 2. Ähnliche Gedankenführung: „Desde o padre Bartholomeu de Gusmão, que imaginou o primeiro aerostato, até Santos Dumont, que iniciou as experiencias victoriosas de aparelhos mais pesados que o ar, a historia da conquista do espaço attribue ao Brazil as tradições mais brilhantes. A nossa contribuição para esta conquista que figura entre as mais uteis e bellas do esforço humano, tem sido decisiva. E agora, ainda um paulista [...] acaba de mostrar que estamos aptos a manter as nossa honrosissimas tradições“, aus: „Do Rio ao Buenos Ayres em aeroplano. O magnifico feito de Edú Chaves“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 31.12.1920, S. 748.

soube manter a tradição gloriosa que ao Brasil tocou em façanha desta ordem, desde Bartholomeu de Gusmão até Augusto Severo e Santos Dumont¹²⁶⁵.

Doch warum erwies sich die hier konstruierte Abgrenzung vom Nachbarn und die Betonung der eigenen Überlegenheit als derartig bedeutsam? Rivalitäten zwischen Argentinien und Brasilien waren keineswegs neu. Während des brasilianischen Kaiserreiches prägten vielfältige Konflikte, nicht zuletzt um die Kontrolle der *banda oriental*, aus der das heutige Uruguay hervorging, die bilateralen Beziehungen. In der ‚Ersten Republik‘ fanden zwar erste Annäherungsversuche statt, zu Beginn des 20. Jahrhunderts – zeitgleich mit einem enormen Entwicklungsschub in Argentinien – führte aber das Ringen um die Vorherrschaft auf dem Subkontinent zu einem regelrechten Rüstungswettlauf. Das Streben nach regionaler Hegemonie basierte dabei weniger auf realen Interessen, denn vielmehr auf den jeweiligen Selbstbildern, die die Führung des (Sub-) Kontinents als Bestimmung vorsahen.¹²⁶⁶

Diese Tendenzen zeigten sich auch im Bereich der Luftfahrt. Spätestens seit der Ankunft der Technologie in den beiden Ländern waren gegenseitige Vergleiche an der Tagesordnung. Diese stachelten dazu an, in der als linearer Prozess verstandenen Luftfahrtentwicklung oder allgemein auf dem Weg in Richtung ‚Fortschritt‘, aber auch ganz konkret im Bereich der zunehmend relevanten Luftverteidigung nicht zu weit hinter dem Nachbarn ‚zurückzufallen‘ oder bestenfalls diesen zu übertreffen.¹²⁶⁷ So beschrieb Mauricio de Medeiros in seinem Artikel

¹²⁶⁵ Rede von Sr. Veiga Miranda in der Sitzung der *Câmara dos Deputados* am 29.12.1920, reproduziert in „Rio ~ Buenos Aires“, in: O Paiz, 30.12.1920, S. 3 f., hier S. 4 sowie in „‘Raid‘ Rio-Buenos Aires“, in: Correio Paulistano, 30.12.1920, S. 3 f., hier S. 3 und in „Edu Chaves, mensageiro da paz!“, in: A Razão, 30.12.1920, S. 3. Zugleich dürfte die Nennung Severos auch vom Kontext, innerhalb dessen die Rede gehalten wurde, begünstigt sein, war er doch selbst Abgeordneter und die Erinnerung an ihn insofern innerhalb der *Câmara dos Deputados* besonders stark gegeben.

¹²⁶⁶ Zum gesamten Absatz vgl. Peter BIRLE: Argentinien und Brasilien zwischen Rivalität und Partnerschaft, in: *APuZ (Aus Politik und Zeitgeschichte)* H. 12 (2010), S. 3-8, hier S. 3 ff.; CAPELATO: O "gigante brasileiro", S. 288-292 und Fernando DEVOTO / Boris FAUSTO: *Argentina-Brasil: 1850-2000. Un ensayo de historia comparada*, Buenos Aires 2008, S. 11 f. Zur Aufrüstung der Marine vgl. zudem FAUSTO / DEVOTO: Brasil e Argentina, S. 208.

¹²⁶⁷ Insbesondere der Aufbau von Infrastruktur und nationalen (auch militärisch nutzbaren) Flugschulen und die staatliche Förderung der Luftfahrt durch Preise und ähnliche Stimuli standen anfangs im Fokus. So warb eine brasilianische Transportzeitschrift bereits 1911 für die Unterstützung der von der Zeitung *A Noite* initiierten Kampagnen zur Förderung der Luftfahrt von Seiten der Regierung mit dem Argument „para não ficarmos em ultimo lugar, entre os paizes da America do Sul, onde a Argentina, o Chile e o Perú, já se tem adiantado bastante no

über Chaves' *raid* die Eifersucht zwischen den beiden Ländern als stimulierenden Prozess, dank dessen „Argentinien und Brasilien um die Eroberung der Zivilisation wetteifern“. Beide seien „gegenseitig Beobachter [...] ohne Hass, ohne Neid, aber mit dem sehr menschlichen Wunsch, den Nachbarn zu übertreffen“¹²⁶⁸. Es liegt insofern nahe, dass der schon länger vorherrschende Kontext des gegenseitigen Beäugens und Wetteiferns entscheidend die Deutung dieses *raids* im Zeichen eines Wettkampfes mit nicht nur sportlichen, sondern auch militärischen Konnotationen beflügelte. Mit welchem nationalen Ehrgefühl ein ‚Sieg‘ in diesem

estabelecimento de campos e escolas de aviação e na instituição de premios para seus aviadores“, vgl. „Aeronautica“, in: Brazil-Ferro-Carril, 11.1911, S. 10. Gleichzeitig wurde an die Funktion von Luftfahrt als ein Verteidigungssystem erinnert: „além de ser um grande elemento de progresso, a aviação constitue um elemento de defeza para os exercitos em tempo de guerra da mais alta importancia“ (ebd.). Entsprechend verwiesen die teilweise in diesen Vergleichen verwendeten Termini auf die militärischen Implikationen dieses ‚Wettlaufs‘. So beklagte ein Artikel um 1913, dass sich Brasilien in Bezug auf die Gründung von Flugschulen gegenüber Argentinien in einer „bedauernswerten Nachhut“ (im Original: „deploravel retaguarda“) befinde, vgl. „A aviação no Brasil. As conquistas de Edu' Chaves“, in: [Unbekannte Zeitung, 1913?], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158). In einem Interview äußerte sich sogar Edu Chaves selbst zum Zustand der argentinischen Luftfahrt, die er als „sehr fortgeschritten und verbreitet“ (im Original: „muito adiantada e difundida“) beurteilte, vgl. „Volviendo á Patria depois de a ter glorificado. Edú Chaves, o RECORDMAN da distancia, da resistencia e do arrojo em aviação sul-americana chegou hoje de Buenos Aires“, in: [Boa Noite (RJ), 11.01.1921], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.157). Insbesondere in der ab Februar 1915 erscheinenden Luftfahrtzeitschrift *Revista do Aero Club Brasileiro* (ab September 1915 unter dem Namen *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*) finden sich in nahezu jeder Ausgabe zwischen Juni 1915 und Juli/August 1916 ausführliche Berichte über jüngste Luftfahrtentwicklungen in Argentinien (und in selteneren Abständen auch zu Chile und Uruguay). Aber auch andersherum war in der argentinischen Presse der Status quo der brasilianischen Luftfahrtentwicklung Thema. So heißt es in einem Überblick über Flugschulen, Ausgaben für Luftfahrt und zur Verfügung stehendes Material von 1922: „Enter [sic] los países sudamericanos se destaca, sin duda, el Brasil por el adelanto que ha alcanzado em el último decenio las asociaciones civiles dedicadas al fomento del vuelo mecánico y por el perfeccionamiento y desarrollo paralelo adquirido por la llamada ‚quinta arma‘, dentro de las instituciones militares“, vgl. Julio S. de Rivera: „La aviación en el Brasil“, in: *Aviación*, 30.04.1922, S. 39 f., hier S. 39. Zur Rolle der Vergleiche mit Argentinien und anderen lateinamerikanischen Nationen in der Diskussion um den Aufbau der brasilianischen Militärflugschule durch die aus Frankreich angeworbene ‚Flugmission‘ vgl. ROSA FILHO: *Missão Militar Francesa*, S. 28 f. Zu ähnlich gearteten Rivalitäten zwischen europäischen Nachbarationen vgl. RIEGER: *Technology*, S. 70 und WOHL: *Passion for Wings*, S. 304 (Endnote 26).

¹²⁶⁸ Im Original: „Argentina e Brazil correm parêlhas na conquista da civilização“ und „mutuo observadores [...] [s]em odio, sem inveja, mas com o desejo muito humano de sobrepujar o vizinho“. Beide Teilzitate aus: Mauricio de Medeiros: „O vôo de Edú“, in: *O Imparcial*, 31.12.1920, S. 2.

Wettbewerb einhergehend, lässt sich nicht zuletzt darin erahnen, dass Hearne nach Chaves' erfolgreicher Vollendung des *raids* die Route erneut beflog. Diesmal am 28.01.1921 von Rio de Janeiro startend erreichte er Buenos Aires am 02.02.1921 ohne Zwischenfälle.¹²⁶⁹

Vor dem Hintergrund dieses ‚Wettlaufes‘ zwischen dem argentinischen und dem brasilianischen Kandidaten um die „größte Bestrebung aller Flieger des Kontinents“^{c1270} konnte Edu Chaves nach seiner erfolgreichen Pionierleistung nicht mehr nur als „bedeutendes paulistanisches Ass“^{c1271}, „nationales ‚Ass“^{c1272}, „lands-männliches Ass“^{c1273} oder „brasilianisches ‚Ass“^{c1274}, sondern gar als „das ‚Ass‘ aller südamerikanischen Asses“^{c1275}, als „Herrscher über die südamerikanischen

¹²⁶⁹ Vgl. dazu INCAER: História Geral, Vol. 2, S. 130 f.

¹²⁷⁰ Im Original: „maior aspiração de todos os aviadores deste continente“, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277–280, hier S. 277 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“).

¹²⁷¹ Im Original: „grande ‚AZ‘ paulista“ (Kapitälchen im Original), vgl. Ankündigung des *Theatro Boa Vista* für den 16.01.1921 „em homenagem ao grande ‚AZ‘ paulista Edu‘ Chaves“ (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.157); „az paulista“ ebenso belegt in „Aviação paulista. A nova aventura de Edu‘ Chaves“, in: [Unbekannte Zeitung, --.11.1920], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹²⁷² Im Original: „az‘ nacional“, vgl. „A volta do Heróe“, in: A Razão, 11.01.1921, S. 3.

¹²⁷³ Im Original: „az patricio“ (kursiv im Original), vgl. „As tentativas arrojadas. Edú Chaves venceu já a primeira etapa do ‚raid‘ São Paulo – Rio – Buenos Aires. O aparelho de De Lamare grandemente damnificado“, in: Correio da Manhã, 01.11.1920, S. 3.

¹²⁷⁴ Im Original: „az‘ brasileiro“, vgl. „Edú Chaves“, in: O Paiz, 14.01.1921, S. 2 und als „grande ‚az‘ brasileiro“ ebenso in „Edu‘ Chaves. Prosegue victoriosamente o ‚raid‘ Rio-Buenos-Aires“, in: O Imparcial, 28.12.1920, S. 3.

¹²⁷⁵ Im Original: „o ‚az‘ dos azes sul-americanos“, vgl. „Aviação. O ‚Raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, S. 4. Ähnliche Formulierung als „maior ‚az‘ sul-americano“ in „‚Raid‘ Rio-Buenos Aires“, in: [Unbekannte Zeitschrift, 01./02.1921], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.157); als „o valente Az dos Azes da AMERICA DO SUL“ (Kapitälchen im Original) in „Homenagem d’O Jornal“, in: [Unbekannte Zeitung (Garibaldi, RS?), 192-], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158). Diese Steigerungsform des Ehrentitels („az dos azes“) taucht in brasilianischen Berichten zu diesem Zeitpunkt häufig auf, vgl. exemplarisch „az dos azes italianos“, aus: „A questão da Paz. Italia“, in: O Estado de S. Paulo, 18.03.1919, S. 1 und „az dos azes alemães“, aus: „Voos do az dos azes alemães – Buenos Aires, 25 (A).“, in: O Estado de S. Paulo, 26.05.1923, S. 4. Die Formel ist auch für das Englische belegt als „ace of aces“, vgl. WOHL: Passion for Wings, S. 233 sowie ebd., Bildunterschrift zu Abb. 286 und VAN RIPER: Imagining Flight, S. 36.

Lüfte¹²⁷⁶ oder als „Meister der amerikanischen ‚Asse‘“¹²⁷⁷ gezeichnet werden. Bei der Flugstrecke Rio de Janeiro - Buenos Aires handelte es sich nicht nur um die längste bisher zurückgelegte Entfernung per Flugzeug auf dem Subkontinent, sondern auch um eine der herausforderndsten Strecken. Chaves verdiente also nicht nur den inflationär angeführten Titel als „Rekordhalter der Distanz“, sondern auch denjenigen als „[Rekordhalter] der Widerstandsfähigkeit und der Verwegenheit in der südamerikanischen Luftfahrt“¹²⁷⁸. Chaves stand als „(Flieger-) Ass“, „Herrscher der Lüfte“, „Meister“ oder „Rekordhalter“ somit nicht nur an der Spitze der eigenen Stadt und Nation, sondern er führte – dank des „Sieges“¹²⁷⁹ über seine(n) argentinischen ‚Konkurrenten‘ und der von ihm vollbrachten Rekordleistung – nun auch den südamerikanischen Subkontinent an.¹²⁸⁰ Mit anderen

¹²⁷⁶ Im Original: „imperador dos ares sul americanos“, vgl. Ankündigung „Theatro S. Paulo“ [192-] aus der Sammlung der *Fundação Santos Dumont* (Album Nr. 3.158).

¹²⁷⁷ Im Original: „campeão dos ‚Azes‘ americanos“, vgl. „Edu Chaves“, in: O Paiz, 14.01.1921, S. 2.

¹²⁷⁸ Im Original: „RECORDMAN da distancia, da resistencia e de arrojio em aviação sul-americana“ (Großbuchstaben im Original), vgl. „Volvendo á Patria depois de a ter glorificado. Edu Chaves, o RECORDMAN da distancia, da resistencia e do arrojio em aviação sul-americana chegou hoje de Buenos Aires“, in: [Boa Noite (RJ), 11.01.1921], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.157). Der Titel „recordman“ da distancia“ taucht in zahlreichen Artikeln auf. Erwähnt sei noch „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f. Eine kommentierte Tabelle im Anschluss summiert die von ihm zurückgelegten Etappen zwischen Rio de Janeiro und Buenos Aires (2820 km) mit der zusätzlich von ihm beflogenen Teilstrecke von São Paulo zum Ausgangspunkt Rio de Janeiro zu der beeindruckenden Gesamtstrecke von 3.230 km. Dies sei mit weitem Abstand südamerikanischer Rekord. Als Varianten finden sich auch „campeão da distancia na America da Sul“, aus: „Edu Chaves, campeão da distancia na America do Sul“, in: O Imparcial, 29.12.1920, S. 1; „campeão de distancia em toda a America do Sul“ und „campeão de distancia na America do Sul“, beide aus: „Hearne no Rio e Edu em Buenos Aires“, in: [A Patria, 01.01.1921], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 03“). Vereinzelt ist auch vom „campeão de distancia, no Novo Mundo“ die Rede, vgl. A.[gencia] A.[mericana]: [„O interesse pelo ‚raid‘ aereo Rio-Buenos Aires...“], in: [Unbekannte Zeitung, 2.-12.1920], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹²⁷⁹ Vgl. entsprechende Belege in den Fußnoten 1233 und 1248.

¹²⁸⁰ Bisweilen bildete sogar die „Neue Welt“ den Referenzrahmen: „A supremacia da aviação brasileira está firmada no novo mundo“, vgl. „O Brazil, campeão americano na aviação. Edu Chaves chegou a Montevideo coberto de glorias“, in: A Razão, 29.12.1920, S. 3. Weiterer Beleg: „Edu Chaves conquistará o título tão brilhante de campeão de distancia, no Novo Mundo“, vgl. A.[gencia] A.[mericana]: [„O interesse pelo ‚raid‘ aereo Rio-Buenos Aires...“], in: [Unbekannte Zeitung, 2.-12.1920], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158). In größerem Maße als 1912, als vor allem das Flugereignis als kontinentaler Superlativ aufwartete (vgl. Überschrift „O maior ‚raid‘ da America do Sul“, in: Gazeta de Noticias, 29.04.1912, S. 1

Worten: Seine Leistungen galten nicht mehr nur innerhalb eines nationalen Rahmens, sondern nun auch über diesen hinaus weisend im kontinentalen Maßstab als herausragend. Dabei übertrug sich seine Position im fliegerischen Wettbewerb auf Brasilien, wie schon vor seinem endgültigen Erfolg eine Überschrift verheißt: „Brazil, campeão americano na aviação“¹²⁸¹.

Die oben verwendeten Begrifflichkeiten verweisen auf die vielschichtigen und sich überlagernden Deutungsmuster dieses *raids* im Zeichen eines Kampfes (so der Begriff „Ass“), eines Wettbewerbes (wie sich in „Meister“ und „Rekordhalter“ spiegelt) oder gar im Zeichen politischer (Vor-) Herrschaft (diese Assoziation ruft „Herrscher“ hervor).¹²⁸² Mit diesen zwischen konkret sportlichem einerseits und übertragenem, politisch und militärisch konnotierten symbolischem Sieg über das Nachbarland andererseits changierenden Deutungen spielt auch eine zeitgenössische Karikatur (Abbildung 44).¹²⁸³

Die Darstellung von Edu Chaves als ein durch die Wolken schwebender Vogel ist von einem fiktiven Dialog zwischen „Raul“ und „Calixto“ [K. Lixto], zwei großen brasilianischen Karikaturisten, begleitet. „Raul“ beschreibt Edu Chaves als „König der Lüfte“ („rei do ar“) und verleiht ihm damit einen vom Schauplatz unabhängigen, bereits an viele Flugpioniere vergebenen Ehrentitel¹²⁸⁴, der sich aber freilich auf seine beim *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires unter Beweis gestellte Leistung bezieht, wie die erste Zeile mit „o raid famoso“ (dt. „der berühmte raid“) andeutet. „Calixto“ kontert mit „o rei de buenos aires, homem...“¹²⁸⁵, erhöht ihn also als „König von Buenos Aires“ und spielt insofern mit dem Namen der Stadt, der übersetzt „gute Lüfte“ bedeutet. Damit erschien Edu Chaves nicht mehr nur als Könner eines Sports, der Luftfahrt, sondern

sowie ebd., 30.04.1912, S. 1 und ebd., 01.05.1912, S. 1), nahm nun der Flugakteur eine Spitzenstellung innerhalb des Kontinents ein.

¹²⁸¹ „O Brazil, campeão americano na aviação. Edú Chaves chegou a Montevideo coberto de glorias“, in: *A Razão*, 29.12.1920, S. 3. Entsprechend ging die Nation als ‚Sieger‘ hervor: „O Brazil venceu a prova“, vgl. Mauricio de Medeiros: „O vôo de Edú“, in: *O Imparcial*, 31.12.1920, S. 2.

¹²⁸² Vgl. entsprechend auch die folgenden Formulierungen: „disputam com os condores o dominio dos ares“ und „rival das aguias e dos condores“, beide aus: „Edú Chaves. O vôo – Rio-Buenos Aires“, in: *A Vida Moderna*, 13.01.1921, S. 17.

¹²⁸³ J.: [ohne Titel], veröffentlicht in der Rubrik „De ontem e de hoje“, in: *Fon-Fon*, 15.01.1921, S. 11.

¹²⁸⁴ Vgl. dazu die Ausführungen in Fußnote 662 im Kapitel 1.4 zu Santos-Dumont.

¹²⁸⁵ Kursiv im Original, vgl. Abbildung 44.

zugleich als gefeierter Inhaber einer Führungsposition an einem konkreten Ort, nämlich der Hauptstadt des mit Brasilien rivalisierenden Nachbarlandes.



Abbildung 44: J.: [Ohne Titel], veröffentlicht in der Rubrik „De ontem e de hoje“, in: Fon-Fon, 15.01.1921, S. 11. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

Der Wettstreit-Gedanke als ein typischer Topos nationalistischer Diskurse hatte sich seit Ende der ersten Dekade im Bereich der europäischen Luftfahrt durchgesetzt. In Europa fand er seinen wesentlichen Ausdruck in großen Flugwettbewerben, so genannten ‚Flugmeetings‘, aber auch in öffentlich ausgetragenen fliegerischen Duellen, bei denen der ‚Sieg‘ über den ‚Kontrahenten‘ und neu aufgestellte Rekorde als Leistungsmesser funktionierten.¹²⁸⁶ Dazu kam die fliegerische Auseinandersetzung im Kontext des Luftkrieges. In Brasilien, wo solche international ausgefochtenen Wettbewerbe rar gesät waren und seinerzeit zudem keine kriegerischen Konflikte unter Nachbarn ausgetragen wurden, boten offenbar Luftfahrtereignisse wie der *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires und die damit (inoffiziell) aufgestellten ‚Rekorde‘ eine ideale Projektionsfläche, um das Ringen um eine Führungsrolle und letztlich auch die hieraus ‚erkämpften‘ Positionen symbolisch zu repräsentieren.

¹²⁸⁶ Vgl. dazu HAUDE: Grenzflüge, S. 284-287 und die Ausführungen in Kapitel 1.5 (etwa Fußnote 787). Zum ‚Wettkampf‘ als typischer Topos nationalistischer Diskurse vgl. allgemein Caspar HIRSCHI: *Wettkampf der Nationen. Konstruktionen einer deutschen Ehrgemeinschaft an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit*, Göttingen 2005.

Bereits im Zuge seiner *raids* in den Jahren 1912 und 1914 konnte Chaves als Vertreter einer bestimmten Gruppierung gezeichnet werden, nämlich als Repräsentant des ‚fortschrittlichen‘ São Paulos, und schien damit – zumindest für paulistanische Sprachrohre – die (angestrebte) Hegemonie São Paulos innerhalb der Nation zu unterstreichen. Doch während bei den *raids* zwischen São Paulo und Rio de Janeiro keine Mitstreiter antraten, die Route auch nur in eine Richtung angegangen wurde und sich die propagierte Vormachtstellung São Paulos damit hauptsächlich aus der Verbindung mit dem *bandeirantes*-Diskurs ergab, lag nun die Interpretation als Wettkampf zwischen zwei (oder anfangs noch mehreren) Parteien, aus denen dann ein nationaler ‚Sieger‘ hervorging, geradezu auf der Hand. Auf dieser Basis ließ sich eine sportlich ausgetragene, aber politisch und militärisch konnotierte Vorherrschaft Brasiliens auf dem Subkontinent und damit die nationale Überlegenheit gegenüber dem schon langjährigen Rivalen Argentinien wirkungsvoll unterstreichen.

Der raid als Startpunkt der fliegerischen Erschließung und nachbarschaftlichen Annäherung innerhalb Südamerikas

Die Deutung des Flugereignisses als brasilianisch-argentinischer Wettstreit um die südamerikanische Führung verweist also bereits auf einen subkontinentalen Bezugsrahmen, innerhalb dessen der Pionier dieser Unternehmung nationale Bedeutung erlangte. Im Folgenden steht diese subkontinentale Skala der Bezugnahme nochmals dezidiert im Fokus der Analyse. Wenn es sich um argentinisch-brasilianische, also zwischen lediglich zwei Nationen ausgefochtene Rivalitäten handelte, woraus ergab sich dann die Einbettung in den subkontinentalen Kontext ‚Südamerika‘, die in Einschätzungen wie derjenigen als „größter und bedeutendster in Südamerika ausgetragener Flugwettkampf“¹²⁸⁷ zutage trat und in Repräsen-

¹²⁸⁷ Im Original: „maior e mais importante prova de aviação disputada na America do Sul“, vgl. „Rio-Buenos Aires. Um brasileiro vencedor da maior prova disputa na America do Sul“, in: Vida Sportiva, 31.12.1920, [S. 15]. Ähnliche Formulierungen: „Sua grande proesa de agora, a maior de que há noticia na America do Sul“, vgl. „Topicos“, in: [O Estado de S. Paulo?, 1921?], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.157); „o maior triumpho aeronautico até hoje verificado na America dos [sic] Sul“, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu’ Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f.

tationen des südamerikanischen Teilkontinents, vor allem in Form seiner geographischen Umriss (Abbildung 45)¹²⁸⁸, ihre entsprechende Verbildlichung fand? Mit anderen Worten: Was machte diesen *raid* auf subkontinentaler Ebene bedeutsam? Und wie wiederum wirkte sich dieser über die Nation hinausweisende Deutungskontext auf die propagierte Stellung Brasiliens auf dem Subkontinent aus?

Zunächst versuchten sich die als Repräsentanten der entsprechenden Nationen gezeichneten Flieger nicht an einer beliebigen – wenngleich schwierigen – Strecke. Es handelte sich nicht nur um den ersten grenzüberschreitenden Flug dieser Dimensionen¹²⁸⁹ in ein „fremdes Land“^{c1290}, der in einem „Austausch internationaler Zuneigung“^{c1291} mündete, sondern gleichzeitig um die erstmalige

¹²⁸⁸ Vgl. Illustration zum Artikel „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 280 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“).

¹²⁸⁹ Grenzüberschreitende und damit internationale Flüge waren auf dem Kontinent zwar nicht neu, spielten sich bisher aber innerhalb kleinerer Dimensionen ab – sowohl, was die Distanzen betraf, als auch, was die Bedeutung der damit verbundenen Orte anging. Bereits Mitte 1912 überflog der bekannte und erfolgreiche italienische Flieger Cattaneo den Uruguay-Fluss, die natürliche Grenze zwischen Argentinien und Uruguay, und am 1. Dezember desselben Jahres wagte sich der argentinische Flieger Teodoro [zeitgenössisch „Theodoro“] Fels über die weitläufige Mündung des Río de la Plata und verband mit Buenos Aires und Montevideo zwei (wenngleich dicht beieinander gelegene) Hauptstädte des Kontinents. Vgl. KUHN: History of Aeronautics, S. 146 f. und HIATT: Rarefied Air (Dissertation), S. 61. Zudem soll Jorge Newbery zusammen mit Aarón de Anchorena in seinem Ballon *Pampero* an Weihnachten 1907 von Argentinien nach Uruguay (oder auch Brasilien) geflogen sein und damit (wenngleich ungeplanterweise) den ersten grenzüberschreitenden Flug in Lateinamerika vollbracht haben, vgl. HAGEDORN: Conquistadors of the Sky, S. 15 f. Am 17. Mai 1913 gelang Domingo Rosillo erstmalig ein Flug von Key West (Florida, USA) nach Havanna (Kuba), vgl. ebd., S. 95 f. Ende August 1913 vollbrachte Teodoro Fels zudem einen symbolträchtigen Flug zwischen den gegenüberliegenden Grenzstädtchen San[to] Thomé in Argentinien und S.[ão] Borja im brasilianischen Rio Grande do Sul, der fälschlicherweise als „primeiro ‚raid‘ internacional da America do Sul“ in die brasilianische Presse einging, vgl. „O primeiro ‚raid‘ internacional da America do Sul“, in: Brazil-Ferro-Carril, 15.09.1913, S. 407. Zwar handelte es sich vielleicht um den ersten internationalen *raid* zwischen Brasilien und einem anderen südamerikanischen Land, doch keinesfalls um den ersten innerhalb Südamerikas, wie die oben angeführten grenzüberschreitenden Flugunternehmungen belegen. Seine Strecke von ca. 16 km war zudem kaum mit der enormen Distanz vergleichbar, die es beim *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires zurückzulegen galt.

¹²⁹⁰ Im Original: „terra estrangeira“, vgl. „Aviação. O ‚Raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, S. 4. Auch als „terras estrangeiras“, vgl. „O grande ‚raid‘ Rio - Buenos Aires“, in: O Paiz, 29.12.1920, S. 3 f.

¹²⁹¹ Im Original: „troca de affectos internacionaes“, vgl. „‚Raid‘ Rio-Buenos Aires“, in: [Unbekannte Zeitschrift, 01./02.1921], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.157).

Anbindung „der zwei größten südamerikanischen Hauptstädte“¹²⁹² beziehungsweise zwischen den „Hauptstädten der zwei größten Länder Südamerikas“¹²⁹³.

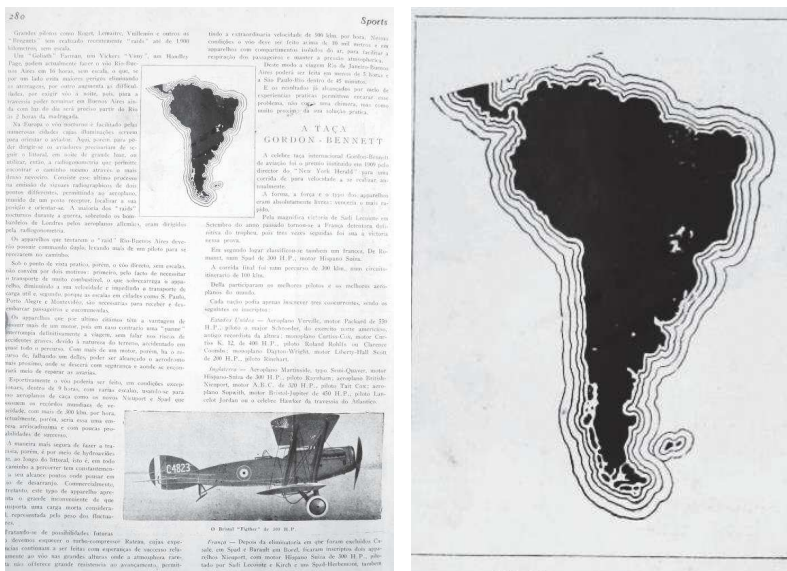


Abbildung 45: Illustration zum Artikel „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 280. *Fundação Santos Dumont* (Album „MA / FSD / 007 / 023“).

¹²⁹² Im Original: „ligação aérea das duas maiores capitais sul-americanas“, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f. Vgl. ferner Formulierungen „ligar por via aerea as duas maiores capitais sul americanas“ aus: „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 278 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“); „travessia aerea entre as duas maiores capitais da America do Sul“, aus: „O grande ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: O Paiz, 29.12.1920, S. 3 f.; „raid aereo entre as duas grandes capitais da America do Sul“, aus: „Edu Chaves. O vôo – Rio-Buenos Aires“, in: A Vida Moderna, 13.01.1921, S. 17.

¹²⁹³ Im Original: „ligar, por via aerea, as capitais dos dois maiores paizes da America do Sul“, vgl. „Topicos“, in: [O Estado de S. Paulo, 01.11.1920], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.157).

Dieser Erfolg wurde als lange ausstehender Anschluss an globale Standards gedeutet, denn alle großen Hauptstädte der Welt seien bereits durch Luftfahrtlinien verbunden¹²⁹⁴, eine Entwicklung, die seit Jahren auch in den brasilianischen Medien begleitet wurde.¹²⁹⁵ Insbesondere der Mangel an anderweitigen Verbindungswegen zwischen den beiden Metropolen – die einzige wirklich praktikable Option bot die Küstenschifffahrt¹²⁹⁶ – steigerte die Bedeutung des nun erstmalig vollbrachten Zusammenschlusses über den Luftverkehr.

Nachdem bei Chaves' erstem Versuch öfter noch die Rede war von einem „raid“ [...] von S. Paulo nach Buenos Aires“¹²⁹⁷ oder vom „raid“ São Paulo – Rio – Buenos Aires“¹²⁹⁸, trat diese von der tatsächlich beflogenen Strecke ausgehende Benennung zunehmend zurück zugunsten der symbolträchtigen als *raid* Rio de Janeiro – Buenos Aires“. ¹²⁹⁹ Auch wenn das Ereignis griffig auf Start- und Zielpunkt kondensiert wurde, so bleibt dennoch erwähnenswert, dass Chaves nicht nur die beiden Metropolen, sondern zugleich weitere Bundes- und Landeshauptstädte auf dem Luftweg miteinander verband, wie auch aus dem Kartenmaterial (Abbildung 42 und Abbildung 43) klar ersichtlich ist. Entsprechend schloss ein

¹²⁹⁴ Vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu' Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f.

¹²⁹⁵ Vgl. exemplarisch für die brasilianische Berichterstattung über *raids* zwischen europäischen und US-amerikanischen (Bundes-) Hauptstädten: „Aeronautica“, in: Brazil-Ferro-Carril, 06.1911, S. 12 f.; „Aviação“, in: ebd., 15.09.1913, S. 407 f.; J. C. C.: „O transporte aereo“, in: ebd., 16.12.1918, S. 551. Vgl. ferner die Erwähnung der 1911 vollbrachten *raids* Paris-Madrid und Paris-Rom in „Edu Chaves“, in: [Brasil Magazine, Paris, 1912], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹²⁹⁶ Laut Devoto waren die beiden Nationen besser an den ‚Westen‘ angebunden als untereinander vernetzt, die einzelnen Eisenbahnlinien – wie schon für den nationalen brasilianischen Kontext konstatiert – wenig oder gar nicht miteinander verbunden, vgl. DEVOTO / FAUSTO: Argentina-Brasil, S. 8.

¹²⁹⁷ Im Original: „‚raid‘ [...] de S. Paulo a Buenos Aires“, vgl. „A aviação no Brasil“, in: O Estado de S. Paulo, 01.11.1920, S. 2.

¹²⁹⁸ „As tentativas arrojadas. Edú Chaves venceu já a primeira etapa do ‚raid‘ São Paulo – Rio – Buenos Aires. O aparelho de De Lamare grandemente damnificado“, in: Correio da Manhã, 01.11.1920, S. 3.

¹²⁹⁹ Chaves selbst prägte die Namensgebung der Unternehmung mit. Zu Beginn seines ersten Versuches erfolgte eine Stellungnahme von Chaves gegenüber der Nachrichtenagentur *Agencia Americana*, in der er betonte, dass die Strecke von São Paulo nach Rio de Janeiro nicht Teil des *raids* gewesen sei, sondern lediglich eine Anreise zum Ausgangspunkt. Demnach handele es sich nicht um einen *raid* von S. Paulo über Rio de Janeiro nach Buenos Aires, sondern um einen „von dieser Hauptstadt [Rio de Janeiro] nach Buenos Aires“ (im Original: „desta capital a Buenos Aires“), vgl. „O ‚Raid‘ Rio-Buenos Aires“, in: A Noite, 01.11.1920, S. 2.

Reporter aus dem geplanten Zwischenhalt in Montevideo, dass es sich um einen „raid zwischen den drei Hauptstädten“¹³⁰⁰ handele. In der Überschrift blieb es jedoch bei der Referenz auf Rio de Janeiro und Buenos Aires. Eine Zeitung aus São Paulo steigerte diese Deutung, wenn es heißt: „er verband die vier größten südamerikanischen Hauptstädte über die Luft“¹³⁰¹ – gemeint waren neben Rio de Janeiro und Buenos Aires die Hauptstadt Uruguays sowie vermutlich das bundesstaatliche Zentrum São Paulo. Es ging bei diesem *raid* also um die fliegerische Verbindung (bisher unzureichend über andere Transportwege vernetzter) bedeutender Städte und Metropolen über (bundes-) staatliche Grenzen hinweg.

Insbesondere Zeitungen und Zeitschriften aus São Paulo versuchten, der eigenen Landeshauptstadt einen gleichwertigen – oder sogar überlegenen Platz – in diesem Streckennetz zuzuweisen. Dies verdeutlicht das Titelbild der in São Paulo viel gelesenen Zeitschrift *A Cigarra*¹³⁰², die am 01.01.1921 nach Chaves' erfolgreichem Abschluss des *raids* erschien (Abbildung 46).¹³⁰³

¹³⁰⁰ Im Original: „raid entre as tres capitães“, vgl. „O ‚Raid‘ Rio-Buenos Aires“, in: *A Noite*, 01.11.1920, S. 2.

¹³⁰¹ Im Original: „uniu pelos ares as quatro maiores capitães sul-americanas“, vgl. „A volta de Edú“, in: [Unbekannte Zeitung, 1.-01.1921], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹³⁰² *A Cigarra* dürfte im Jahr 1917 die am weitesten verbreitete Zeitschrift im Bundesstaat São Paulo gewesen sein, vgl. Carolina Vianna DANTAS: Eintrag „Cigarra, A“, in: Abreu (Hg.): *Dicionário da Elite Política Republicana*, online verfügbar unter <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/CIGARRA,%20A.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, ohne Seitenangabe sowie Fußnote 119.

¹³⁰³ Meirelles: „Gloria a Edú Chaves“, in: *A Cigarra*, 01.01.1921, S. 1 (= Titelseite). Als Farb Reproduktion verfügbar auf der Datenbank des *Arquivo Público do Estado de São Paulo* unter <http://www.arquivoestado.sp.gov.br/uploads/acervo/periodicos/revistas/CI192101151.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Zum Illustrator mit dem (Künstler-) Namen „Meirelles“ liegen (mir) nahezu keine Informationen vor. Allenfalls präsentiert ein Blog zum brasilianischen Grafikdesign „C. Meirelles“ als Titelseiten-Künstler der Zeitschrift *A Cigarra*, vgl. Vanessa JOHNSON: *Meirelles*, online verfügbar unter <https://designgraficobrasileiro.wordpress.com/category/meirelles/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Es scheint sich um einen unbekannten Künstler zu handeln, denn weder in den hier verwendeten Werken zur Geschichte der Karikatur in Brasilien taucht dieser Name auf (so beispielsweise in LIMA: *História da caricatura*, Vol. 3 und Renato LEMOS: *Uma história do Brasil através da caricatura 1840-2001*, Rio de Janeiro 2001) noch findet er Erwähnung in Portraits der Zeitschrift *A Cigarra* wie DANTAS: Eintrag „Cigarra, A“ oder Hivana Mara Zaina de MATOS: *A Revista Cigarra no espaço urbano 1914-1934*, São Paulo 08 a 12 de setembro de 2008, online verfügbar unter <http://www.anpuhsp.org.br/sp/downloads/CD%20XIX/PDF/Autores%20e%20Artigos/Hivana%20Mara%20Zaina%20de%20Matos.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

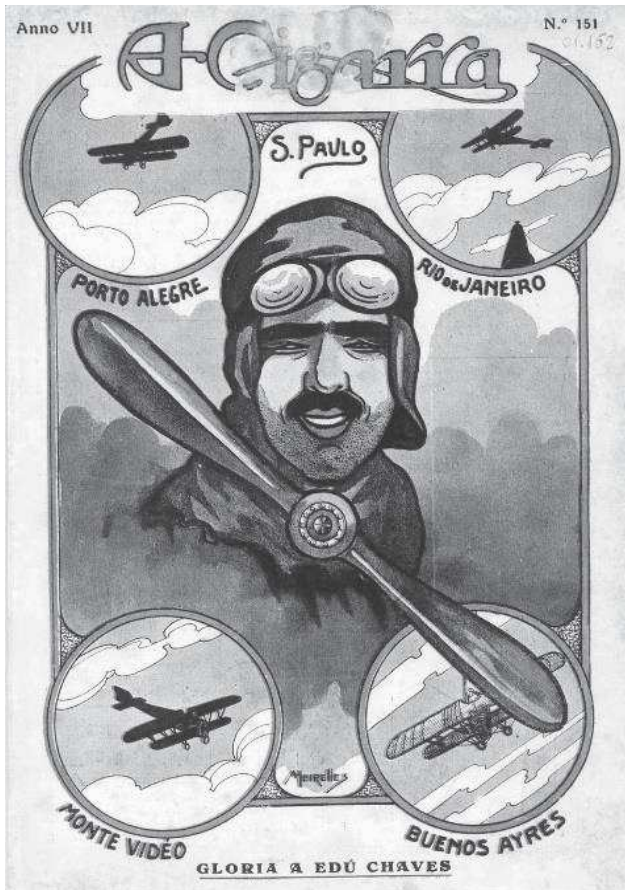


Abbildung 46: Meirelles: „Gloria a Edú Chaves“, in: A Cigarra, 01.01.1921, S. 1
(= Titelseite). *Arquivo Público do Estado de São Paulo / D.A Press.*

Vier Medaillons in den Ecken zeigen schemenhaft Chaves' *Curtiss Oriole* über den Wolken mit den jeweiligen Bildunterschriften „Porto Alegre“, „Rio de Janeiro“, „Montevideo“ und „Buenos Aires“. Die Zeichnungen sind relativ austauschbar und nur durch die Beschriftung einem Ort zuzuordnen, abgesehen von dem Medaillon „Rio de Janeiro“, das den Zuckerhut und damit das Wahrzeichen der Hauptstadt zeigt. Auch „S. Paulo“ fehlt nicht, ist jedoch nicht in einer der Ecken angesiedelt, sondern im Zentrum, gemeinsam mit Chaves' Konterfei in

Fliegerkluft und inklusive Propeller, der nahezu mit ihm verschmilzt. São Paulo erscheint also nicht wie seine Pendants als eine Station unter vielen, sondern als Ursprungsort von Chaves, der schon bei vorherigen Flügen als ‚Sohn‘ der Stadt inszeniert wurde, und zugleich als Zentrum, von dem ausgehend die weiteren Orte verbunden wurden.

Das Verhältnis zwischen den angeflogenen Städten und dem *raid* war also ein Doppeltes. Einerseits konstituierte sich die Tragweite des *raids* aus der damit vollzogenen Verbindung mehrerer Bundes- und Landeshauptstädte und insbesondere durch den Anschluss der Hauptstädte des Subkontinents, die zugleich die Zentren der größten südamerikanischen Staaten waren. Andererseits konnten den Städten und auch der Nation, von der aus der *raid* seinen Ursprung nahm – sei es örtlich als Ausgangspunkt, sei es über die Herkunft des Fliegers – Bedeutung zugeschrieben werden.

Der Weg zwischen den beiden Zentren führte in fünf Tagesetappen von Rio de Janeiro über São Paulo, Guaratuba (im Bundesstaat Paraná), Porto Alegre und Montevideo bis nach Buenos Aires, woraus sich das hin und wieder erwähnte „lebhaftes Interesse“ der „zwei befreundeten Länder“¹³⁰⁴ Argentinien und Uruguay erklärt. Dieses manifestierte sich aus brasilianischer Perspektive unter anderem in den einschlägigen, dort veröffentlichten Zeitungsartikeln sowie in einem enthusiastischen Empfang von Edu Chaves. Wenn die Rezeption und Reaktion in Argentinien wiederum zum Gegenstand der brasilianischen Berichterstattung wurde¹³⁰⁵, entstand in Brasilien das Bild eines über die Nation hinaus-, gleichzeitig aber auf die Nation rückstrahlenden Ereignisses.

Gemäß der brasilianischen Überzeugung erwachten auch andere südamerikanische Länder aus ihrer Indifferenz, und so werde diesem Ereignis „alle

¹³⁰⁴ Im Original: „o vivo interesse com que os dois paizes amigos acompanharam o brilhante feito“, vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f.

¹³⁰⁵ So führt eine Meldung der Agentur *Agencia Americana* einen „langen und detaillierten [Telegrafen-] Service“ (im Original: „longo e detalhado servicio“) der argentinischen Zeitung *La Razón* als Beleg für das Interesse an Chaves’ *raid* in Buenos Aires und damit in Argentinien an, vgl. „A.[gencia] A.[mericana]: [„O interesse pelo ‚raid‘ aereo Rio-Buenos Aires...“], in: [Unbekannte Zeitung, 2.-12.1920], o. S. (Fundação Santos Dumont, Album Nr. 3.158). Der kurze, aber herzliche Empfang in Montevideo ist Thema in „O Brazil, campeão americano na aviação. Edu Chaves chegou a Montevideo coberto de glorias“, in: A Razão, 29.12.1920, S. 3. Die „besonderen Aufmerksamkeiten“ (im Original: „atensões especiaes“), die Chaves in Buenos Aires zuteilwurden, werden unter anderem angeführt in „Do Rio ao Buenos Ayres em aeroplano. O magnifico feito de Edú Chaves“, in: Brazil-Ferro-Carril, 31.12.1920, S. 748.

Aufmerksamkeit der südamerikanischen Öffentlichkeit¹³⁰⁶ zuteil. Entsprechend sei Chaves „von den südamerikanischen Völkern anerkannt“¹³⁰⁷. In welchem Maße das hier attestierte Interesse der südamerikanischen Nationen abseits der Route tatsächlich gegeben war, muss an dieser Stelle offen bleiben. Vielmehr belegt diese oftmals geäußerte Annahme¹³⁰⁸ die vorherrschende Einschätzung der kontinentalen Bedeutung dieses *raids*, der in Argentinien wie auch in Brasilien gleichermaßen als Beginn einer neuen Ära für Südamerika gefeiert wurde. So hieß es in einem offiziellen Glückwunschsreiben des argentinischen Marine-Departments: „Esa prueba [...] constituye el primer paso hácia la instalación de vías aéreas entre nuestros países, y, en tal concepto, marcará una época de grato recuerdo en los anales aeronáuticos sudamericanos“¹³⁰⁹. Ähnlich bewertete ein brasilianischer Journalist die Pionierfunktion des *raids* innerhalb Südamerikas: „Analysemos o percurso Rio de Janeiro – Buenos Aires como base de outros trajectos que ligarão as diferentes capiitais [sic] do Continente“¹³¹⁰. Argentinische wie brasilianische Beobachter betrachteten den *raid* also als Ausgangspunkt und Basis für weitere Flugverbindungen zwischen diesen und anderen Hauptstädten oder Ländern Südamerikas. Zusammen mit Chile galten Argentinien und Brasilien als Vorreiter in der Luftfahrtentwicklung des Kontinents¹³¹¹, eine Position, die mit der erfolgreichen Umsetzung der ersten Langstreckenverbindung dieser Ausmaße auf dem Kontinent bestätigt und zugleich bestärkt werden konnte.

Die mit diesem Flug vollbrachte räumliche beziehungsweise raumzeitliche Annäherung der beiden Hauptstädte und Länder symbolisierte zugleich den

¹³⁰⁶ Im Original: „todas as atenções do publico sul-americano“, vgl. „Aviação. O ‚Raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, S. 4.

¹³⁰⁷ Im Original: „[c]onsagrado pelos povos sul-americanos“, vgl. „A volta do Herói“, in: A Razão, 11.01.1921, S. 3.

¹³⁰⁸ Weitere Belege: „O glorioso feito de Edú Chaves teve formidável repercussão, despertando em toda a America do Sul o mais ardente entusiasmo“, vgl. „Do Rio ao Buenos Ayres em aeroplano. O magnifico feito de Edú Chaves“, in: Brazil-Ferro-Carril, 31.12.1920, S. 748.

¹³⁰⁹ Schreiben an „E. Chaves“ von „República Argentina. Departamento de Marina“, Buenos Aires, 30.12.1920 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“).

¹³¹⁰ „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 279 (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 023“).

¹³¹¹ Vgl. INCAER: História Geral, Vol. 1, S. 476.

Beginn einer neuen Qualität der nachbarschaftlichen Beziehungen. Chaves überbrachte nicht nur lokale Zeitungen und Nachrichten vom *Correio do Povo* aus Porto Alegre an die argentinische Schwesterzeitung *La Nación*¹³¹², sondern zugleich – wie *O Paiz* schreibt – „unsere Friedensgrüße“¹³¹³. So initiierten die Flüge von Chaves, aber auch von Hearne eine „Bewegung des Austausches internationaler Zuneigung“ und symbolisierten damit eine „Luftumarmung zwischen Brasilien und Argentinien“¹³¹⁴. Nicht nur die Flugversuche an sich, sondern auch der herzliche Empfang der jeweiligen Flieger im Nachbarland standen dabei als Sinnbild und Ausgangspunkt für die zukünftigen bilateralen Beziehungen:

„Desse permuta de cortezias resultarão inestimáveis benefícios para as relações entre os dois paizes, as quaes os magníficos vóos dos dois Eduardos – o argentino e o nosso – accentuaram tão cordialmente.“¹³¹⁵

Dabei schien die Zusammengehörigkeit der beiden ‚Völker‘ schon im gleichen Namen (‚Eduardo‘) der beiden nationalen Repräsentanten vorbestimmt zu sein. Doch auch diese bi- oder trilateralen Beziehungen – teilweise ist von beiden

¹³¹² Vgl. „O grande ‚raid‘ Rio-Buenos Aires“, in: *O Paiz*, 29.12.1920, S. 3 f., hier S. 4. Im Quellenteil von SOUZA: Verdade ist zudem eine Nachricht von *A Noite* an *La Nación* abgebildet. Es ist wahrscheinlich – wenngleich nicht belegt –, dass Chaves auch diese Botschaft persönlich auslieferte. In einem weiteren Artikel ist die Rede von Nachrichten mehrerer Presseorgane aus São Paulo und Rio Grande do Sul, die Chaves überbracht haben soll, vgl. „Volvendo á Patria depois de a ter glorificado. Edú Chaves, o RECORDMAN da distancia, da resistencia e do arrojio em aviação sul-americana chegou hoje de Buenos Aires“, in: [Boa Noite (RJ), 11.01.1921], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.157).

¹³¹³ Im Original: „nossas saudações de paz“, vgl. „Edú Chaves“, in: *O Paiz*, 14.01.1921, S. 2.

¹³¹⁴ Im Original: „movimento [sic] de trocas de affectos internacionaes“ und „abraço aereo entre o Brasil e a Argentina“. Beide Teilzitate aus: „‚Raid‘ Rio-Buenos Aires“, in: [Unbekannte Zeitschrift, 01./02.1921], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.157). Für eine ähnliche Formulierung als „nosso abraço fraternal“ vgl. „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu‘ Chaves“, in: *O Paiz*, 29.12.1920, S. 3 f., hier S. 3; als „abraço fraternal“ zudem in „Aviação. O ‚raid‘ Rio-Buenos Aires“, in: *O Estado de S. Paulo*, 04.01.1921, S. 3. Die brasilianische Deutung unterscheidet sich kaum von der argentinischen, die im Flug ebenfalls einen „fraternal abraço“ sieht, vgl. von der „Legação do Brasil“ in Buenos Aires angefertigte Kopie des Schreibens des *Aero-Club Argentino* an den „Señor Ministro de Brasil Doctor Pedro de Toledo“ vom 02.06.1921 (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.157).

¹³¹⁵ „Hearne no Rio e Edú em Buenos Aires“, in: [A Patria, 01.01.1921], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 03“).

La Plata-Republiken die Rede¹³¹⁶ – standen nicht für sich, sondern wurden in einen kontinentalen Bezugsrahmen eingebettet:

„O Brasil conseguiu alargar e fortificar ainda mais os laços de amizade que já o uniam às vizinhas repúblicas do Prata, o que representa, sem duvida, um grande passo para a [...] mais completa confraternidade continental.“¹³¹⁷

Dabei nahm Brasilien mit seinem erfolgreichen Fliegerkandidaten Chaves die Rolle als Vorreiter und Initiator der „kontinentalen Verbrüderung“¹³¹⁸ ein.

Der (sub-) kontinentale Bezugsrahmen ergab sich also nicht nur aus der Deutung des Flugereignisses als Wettbewerb um die Vorherrschaft auf dem Subkontinent, sondern auch aus seiner Bedeutung als grenzüberschreitende Verbindung der wichtigsten Hauptstädte und gleichzeitig der größten Länder Südamerikas. Dieser auch außerhalb Brasiliens gefeierte und rezipierte Pionierflug lautete gemäß der Zeitgenossen die Ära der fliegerischen Vernetzung des (Sub-) Kontinents und damit eine neue Qualität nachbarschaftlicher Beziehungen ein. Die über die Nation hinausweisende Einbettung des *raids* strahlte zugleich auf die Nation zurück, wurde Brasilien doch als Vorreiter in der konkreten Luftfahrtentwicklung des Subkontinents, aber auch als Initiator der damit symbolisierten ‚kontinentalen Verbrüderung‘ gezeichnet. Auch die weit verbreitete Rhetorik der bilateralen Annäherung und kontinentalen Zusammengehörigkeit ließ insofern durchaus Platz, um eine herausstechende Rolle Brasiliens innerhalb des Kontinents zu propagieren und damit nationale Relevanz herzustellen.

Kontinentale Erfolge als Grundlage für Brasiliens Anerkennung in der Welt

Somit wurde der *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires einerseits als ein zwischen zwei Nationen ausgefochtener Wettkampf um die Vorherrschaft in Südamerika und andererseits als Schritt in Richtung und Symbol für die ‚kontinentale Verbrüderung‘ verstanden. Beide Deutungslinien verhießen Brasilien einen vorderen Platz auf dem (Sub-) Kontinent, sei es als ‚Sieger‘ des argentinisch-

¹³¹⁶ So in „Raid‘ Rio-Buenos Aires“, in: [Unbekannte Zeitschrift, 01./02.1921?], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.157) und im folgenden Zitat (Fußnote 1317).

¹³¹⁷ „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: O Estado de S. Paulo, 13.01.1921, S. 3.

¹³¹⁸ Im Original: „confraternidade continental“, vgl. vorheriges Zitat (Fußnote 1317). Ebenso als „amizade continental“ in „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu‘ Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 29.12.1920, Edição da Noite, S. 1 f. Als „obra de fraternização entre os dous povos“ in „Do Rio ao Buenos Ayres em aeroplano. O magnifico feito de Edu Chaves“, in: Brazil-Ferro-Carril, 31.12.1920, S. 748.

brasilianischen Wettstreits, der das Ringen um die Hegemonie auf dem Subkontinent symbolisch repräsentierte, sei es als konkreter Pionier der fliegerischen Vernetzung in Südamerika und damit zugleich als Initiator der ‚kontinentalen Verbrüderung‘.

Wie die oben zitierten Ehrungen als „das ‚Ass‘ aller südamerikanischenASSE“, als „Herrscher über die südamerikanischen Lüfte“, als „Meister der amerikanischen ‚Assé““ oder als „Rekordhalter der Distanz, der Widerstandsfähigkeit und der Verwegenheit in der südamerikanischen Luftfahrt“ bereits gezeigt haben¹³¹⁹, konnte Chaves dank der transnationalen Konstellation der beteiligten Akteure und des Schauplatzes nicht nur als national anerkannter, sondern nun auch als kontinental gefeierter ‚Sieger‘ stilisiert werden. Mit anderen Worten: Seine Leistungen galten nicht mehr nur innerhalb eines nationalen Rahmens, sondern – deutlich stärker als bei seinen *raids* von 1912 / 1914 – auch im übergreifenden (sub-)kontinentalen Maßstab als herausragend.

Umgekehrt verhalf Chaves – wie schon ein anderer Brasilianer, nämlich Santos-Dumont – nicht nur seiner Nation, sondern ganz Amerika zu Ruhm, wie es das Glückwunschsreiben eines Heereskommandanten aus Rio Grande do Sul ausdrückt: „cumprimento o eminente patricio pelo brilhante exito obtido no grandioso ‚raid‘, em que mantece para a aviação americana o digno renome que lhe grangeou Santos Dumont“¹³²⁰. In Kontinuität zu Santos-Dumont wurde Chaves – und mit ihm Brasilien – als würdiger Stellvertreter des Kontinents erkoren, der diesem einen ruhmreichen Platz verschaffte.

Bisweilen erreichte dieser kontinentale Bezugsrahmen sogar globale Ausmaße. Um diese soll es abschließend gehen. Wie lässt sich die globale Komponente in den Deutungen zu Chaves’ *raid* genauer fassen und woraus speiste sie sich? Welche Verknüpfungen bestanden zwischen globaler, kontinentaler und nationaler Ebene und wie wirkte die globale Kontextualisierung auf die nationale Vereinnahmung zurück? Inwiefern bestehen Parallelen, aber auch Unterschiede zur globalen Anerkennung und damit Relevanz, wie sie aus den Diskursen zu den frühen Erfinderpionieren wie Santos-Dumont bekannt sind?

Einige Tage vor Abschluss des *raids* prophezeite ein Journalist Chaves’ Gelingen in dieser „größten Flugprobe innerhalb Amerikas, mit der er den Titel

¹³¹⁹ Für entsprechende Belege vgl. die Fußnoten 1275, 1276, 1277 und 1278.

¹³²⁰ „Hearne no Rio e Edú em Buenos Aires“, in: [A Patria, 01.01.1921], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album „MA / FSD / 007 / 03“).

als Meister der Distanz erobert und der Welt die äußerst umfangreichen Möglichkeiten und die Leistungsfähigkeiten der brasilianischen Luftfahrt bestätigt¹³²¹. Chaves' Erfolg innerhalb eines kontinentalen Rahmens („größte Flugprobe innerhalb Amerikas“) und die Behauptung der „brasilianischen Luftfahrt“ und damit der Nation vor der ganzen „Welt“ erschienen hier also als untrennbar verbunden. Dabei war der Referenzpunkt „Welt“ wie schon in den Diskursen zu den frühen Erfinderhelden austauschbar mit Zuschreibungen, die auf dem Fortschrittsmodell basierten. Dies verdeutlicht sich gleichermaßen in einer Äußerung über Chaves' „glorreiche Tat, die [...] die sympathische Neugier und die spontane Bewunderung aller zivilisierter Völker gegenüber Brasilien zusammenlaufen ließ“¹³²², wie auch in einem Kommentar, der Chaves' Verdienst darin sah, dass er sein „Vaterland“ auf eine Ebene stelle „mit denjenigen Nationen, die in neuerer Zeit meist gefeiert werden als führende Nationen in der Eroberung der Lüfte“¹³²³. Unabhängig davon, ob auf „zivilisierte Völker“, „in der Luftfahrtentwicklung fortgeschrittene Nationen“ oder „die Welt“ Bezug genommen wurde – entscheidend war, dass Brasilien mit diesem Erfolg über seine nationalen und sogar die kontinentalen Grenzen hinaus Interesse und Anerkennung erntete und sich insbesondere vor denjenigen Teilen der Welt behaupten konnte, die als Modell und Maßstab für die eigene (Luftfahrt-) „Entwicklung“ galten.

Die enge Verknüpfung zwischen der Anerkennung durch die („zivilisierte“) Welt einerseits und der nationalen Bedeutung andererseits ist schon aus den Diskursen zu Santos-Dumonts fliegerischen Erfolgen bekannt. Es verwundert also kaum, dass ausgerechnet zu diesem Zeitpunkt mehrere ehemals für Santos-Dumont komponierte Lieder mit einem neuen, auf Chaves' Heldentaten bezogenen Text versehen wiederbelebt wurden. So lautete der Kehrreim des anlässlich des *raids* neu getexteten und gemäß der schriftlichen Anweisung auf

¹³²¹ Im Original: „prova maxima da aviação na America, conquistando o titulo de campeão da distancia, afirmando ao mundo as possibilidades vastissimas e a eficiencia da aviação brasileira“, vgl. „O raid“ Rio-Buenos Aires. A prova maxima de esforço sul-americano a ser concluida pelo destemido aviador patricio“, in: [A Platéia?, 2.-12.1920], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹³²² Im Original: „glorioso feito que fez convergir para o Brasil [...] a curiosidade sympathica e a admiração espontanea de todos os povos civilizados“, vgl. „Aviação. O raid“ Rio – Buenos Aires. A Victoria de Edu' Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 06.01.1921, S. 3.

¹³²³ Im Original: „patria“ und „com as nações mais celebradas, modernamente, como vanguardieras na conquista do ar“, vgl. „Edu e as casas de espectaculos“, in: [Unbekannte Zeitung, 1921?], o. S. (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.159).

dem Liedblatt auf die Melodie der *modinha* „Santos Dumont é um brasileiro“¹³²⁴ zu singenden Lobgesanges auf Chaves folgendermaßen: „Edu Chaves é um brasileiro / Colloca a patria / Sobre o mundo inteiro“ oder alternierend „Edu Chaves é um brasileiro / Que seu nome respeita / O mundo inteiro“¹³²⁵. Auch das Lied „Salve!! Edu Chaves“, das sich mit der Melodie der *modinha* „Santos Dumont“ verband, rückte Chaves’ Anerkennung in der Welt in den Fokus: „Teu valor, hoje, assombra o mundo inteiro / Que te aclama com palmas de louvor“¹³²⁶. Mit Chaves’ Erfolg gingen Glanz und Ansehen der brasilianischen Nation einher: „Nossa Patria gloriosa resplandece / E se faz cada vez mais respeitada“¹³²⁷. Auch wenn die Textpassagen letztlich wenig über eine tatsächlich gesteigerte (Be-)Achtung Brasiliens durch andere Nationen auf dem Globus aussagen, so indizieren sie zumindest die von denjenigen Brasilianern wahrgenommene oder erhoffte Veränderung der eigenen Position in der Welt, deren patriotische Gefühle diese Lieder zu wecken versuchten. Gleichzeitig ergab sich eine neue Sicht auf das nunmehr nicht unbedingt an erster Stelle stehende Europa: „O prestigio da Europa suplantado / Hoje vemos a tua nobre acção“¹³²⁸.

Auf den ersten Blick ähneln sich also die Grundbotschaften der Lobgesänge auf Santos-Dumont und Chaves (ein brasilianischer Akteur hat für weltweite Anerkennung gesorgt und auf diese Weise Brasiliens Stellung in der Welt zu Ungunsten der europäischen Position verbessert). Zugleich weist das Lied „O Raid Rio - Buenos-Ayres“ auf Unterschiede hin. Während sich Santos-Dumonts und damit Brasiliens Platz in der Welt vor allem über seinen Beitrag zur universalen Herausforderung der ‚Eroberung der Lüfte‘ am Schauplatz Paris herstellen ließ, geschah dies bei Chaves über den Zwischenschritt des kontinentalen Bezugsrahmens. So besingen die Strophen seinen Sieg über den argentinischen Konkurrenten und das erfolgreiche Überwinden der für den

¹³²⁴ Eine *modinha* mit dem oben genannten Titel ist mir nicht bekannt. Es ist unklar, ob damit das im Kapitel zu Santos-Dumont erwähnte, von Eduardo das Neves komponierte, im Jahr 1902 auf den Markt gebrachte Stück „A Conquista do Ar!“ gemeint ist, das die Liedzeile „É Santos Dumont – um brasileiro“ enthält. Vgl. dazu die Fußnoten 379 und 385.

¹³²⁵ [Ohne Autor]: „O Raid Rio - Buenos-Ayres“ [1921] (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹³²⁶ F. Abantes: „Salve!! Edu Chaves“ [192-] (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹³²⁷ F. Abantes: „Salve!! Edu Chaves“ [192-] (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹³²⁸ F. Abantes: „Salve!! Edu Chaves“ [192-] (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

Kontinent so bestimmenden ‚undurchdringbaren‘ Weiten.¹³²⁹ Mit anderen Worten: Santos-Dumont ging infolge seiner Aktivitäten und Erfolge in Europa als „Stern Südamerikas“¹³³⁰ hervor. Chaves dagegen eroberte sich die Anerkennung der (‚zivilisierten‘) Welt, weil er über die Nation hinausweisende Erfolge auf dem eigenen Kontinent erzielen konnte. Wenn sich Chaves innerhalb des Kontinents behauptete, so die zugrunde liegende Argumentationslinie, führte das letztlich auch zur Anerkennung Brasiliens – und damit (Süd-) Amerikas – in der ‚Welt‘.

Damit war Chaves nach Santos-Dumont (und Augusto Severo) der erste brasilianische Pilot, über den sich diese globale Relevanz Brasiliens wieder diskursiv-symbolisch herstellen ließ – und noch dazu am eigenen Schauplatz. Was bei Chaves’ Flügen vor dem Krieg nur ansatzweise über den Vergleich mit den europäischen Fliegern gelang, war nun dank des kontinentalen Bezugs- und Deutungsrahmen mit weitaus größerer Wirkmacht sagbar. Damit stand zugleich fest, dass die Anerkennung eines nationalen Luftfahrtpioniers in der Welt nicht mehr nur durch Flüge und Erfindungen in Europa, sondern nunmehr auch am eigenen Schauplatz erreicht werden konnte. Anders als von Storni in seinen Karikaturen von 1912 beschworen, brauchte es also grundsätzlich weder einen *Chaveau* noch einen *Bois de Boulogne*, um globale Anerkennung zu ernten und auf diesem Wege nationale Relevanz zu erzeugen.¹³³¹ Vielmehr genügte es, als nationaler Pilot über die eigene Nation hinaus im (allgemein an Bedeutung gewinnenden) kontinentalen Maßstab zu überzeugen.

Die nationale Bedeutung dieses *raids* und seines Hauptakteurs Chaves ergab sich also vorwiegend aus dem über die Nation hinausweisenden Bezugsrahmen. Nicht nur über den Vergleich seiner Leistung mit zahlreichen als kompetent präsentierten in- und ausländischen Mitstreitern, sondern insbesondere mittels der Deutung des *raids* als ‚Wettkampf‘ zwischen einem argentinischen und einem brasilianischen Kandidaten konnte Chaves als ein dem argentinischen Nachbarn und traditionellen Rivalen überlegener und kontinental gefeierter ‚Sieger‘ einer Herausforderung mit hoher Zielmarke gezeichnet werden. Gleichzeitig kam ihm

¹³²⁹ Vgl. [Ohne Autor]: „O Raid Rio - Buenos-Ayres“ [1921] (*Fundação Santos Dumont*, Album Nr. 3.158).

¹³³⁰ Im Original: „Estrella da América do Sul“, Textzitat aus: Eduardo das Neves: „A Conquista do Ar! Cantico ao arrojado aeronauta Santos Dumont. A gloria do Brazil“, Rio de Janeiro, Quaresma & C., 1902.

¹³³¹ Vgl. entsprechende Ausführungen zu Abbildung 26 und Abbildung 35.

(und damit Brasilien) die Rolle eines Vorreiters in der subkontinentalen Erschließung der Luftwege und der damit einhergehenden ‚südamerikanischen Verbrüderung‘ zu. Ob im Zeichen von Abgrenzung oder Annäherung – brasilianische Kommentatoren sahen Brasiliens Rolle als führende Nation auf dem Subkontinent und damit als würdiger Stellvertreter Amerikas innerhalb der Welt mit diesem luftfahrerischen Erfolg auf ein Neues bestätigt. Inwiefern diese Botschaft mit den transkontinentalen (3.2) und transatlantischen (3.3) *raids* der folgenden Jahre weiter untermauert werden konnte, gilt es in den nächsten Teilkapiteln zu erarbeiten.

3.2 PINTO MARTINS' UND WALTER HINTONS TRANSKONTINENTALFLUG ZWISCHEN ‚VERBRÜDERUNG‘ UND BRASILIANISCHEM FÜHRUNGSANSPRUCH IN AMERIKA (1922/23)

Mit dem *raid* New York - Rio de Janeiro realisierten der US-Amerikaner Walter Hinton (1888-1981) und der Brasilianer Dr. Euclides Pinto Martins (kurz: Pinto Martins, 1892-1924)¹³³² in einem ersten Schritt, was Santos-Dumont bereits in seinen während der Kriegsjahre verlautbarten Vorstellungen zur Zukunft der Luftfahrt und der beiden Amerikas prophezeit hatte: eine fliegerische Verbindung über den amerikanischen Doppelkontinent.¹³³³ Der in viele Teiletappen unterteilte Streckenflug vollzog sich zwischen August 1922 und Februar 1923, unterbrochen von diversen Pannen. So stürzte die Besatzung bereits wenige Tage nach Beginn des *raids* an der kubanischen Küste ab und musste nach Florida (USA) zurückkehren, um ihr im Meer versenktes Curtiss-Flugboot *Sampaio Correia* durch das

¹³³² In der zeitgenössischen Berichterstattung schreibt sich sein Name meist mit „y“ („Euclides“), zuweilen aber auch mit „i“ („Euclides“). In der Sekundärliteratur überwiegt die Schreibweise mit „i“ in zwei Varianten: als „Euclides“ oder auch „Euclides“ (mit Akzent). Im Folgenden verwende ich die seinerzeit übliche Kurzform „Pinto Martins“.

¹³³³ In Santos-Dumonts 1918 publizierter Schrift *O que eu vi, o que nós veremos* heißt es beispielsweise: „Não me parece muito longe o tempo em que se estabeleça o serviço de aeroplanos entre as cidades dos Estados Unidos e as capitais sul-americanas [...] O transporte de passageiros entre Nova York e os mais longínquos pontos da América do Sul não é impossível [...] Intimamente creio que a navegação aérea será utilizada no transporte de correspondência e passageiros entre os dois continentes“ (SANTOS-DUMONT: *O que eu vi*, 2000 [1918], S. 94 ff.) und weiter hinten: „No momento atual é bem possível que qualquer dos atuais grandes aparelhos possa fazer viagens de Nova York a Valparaíso, ou de Washington ao Rio de Janeiro.“ (ebd., S. 110 f.). Zu Hinweisen auf eine bereits für Anfang 1920 geplante derartige Unternehmung der US-amerikanischen Marine vgl. zudem „Uma entrevista do Sr. Santos Dumont“, in: *Revista Brasileira de Aviação*, 11.1919, o. S.

Nachfolgemodell *Sampaio Correia II*¹³³⁴ zu ersetzen. Auch wenn zahlreiche unvorhergesehene Zwischenhalte und der Unfall gleich zu Beginn nicht gerade für eine fliegerische Meisterleistung sprachen und die Akteure infolgedessen zudem die Feierlichkeiten zum brasilianischen *Centenário* verpassten, sollten sie bei ihrer Ankunft in Brasilien gebührend empfangen werden.

Ähnlich wie der *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires in Bezug auf den süd-amerikanischen Teilkontinent, so läutete der Pionierflug von New York nach Rio de Janeiro entsprechend die fliegerische Erschließung des Gesamtkontinentes ein. Anders als bei der argentinisch-brasilianischen handelte es sich bei dieser Unternehmung aber nicht um eine Herausforderung, um dessen erfolgreiche Durchführung zahlreiche Flugakteure unterschiedlicher Herkunft konkurrierten. Der darauf aufbauende Vergleich und die Deutung im Zeichen eines binationalen ‚Wettstreits‘ bildete in den Antworten auf den *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires den Hauptpfeiler zur Konstruktion nationaler Differenz.

Es stellt sich also die Frage, wie sich über dieses transkontinentale Flugereignis und anhand seiner brasilianisch-US-amerikanischen Akteure nationale Bedeutung herstellen ließ und inwiefern sich diese aus einem transnationalen und kontinentalen Bezugsrahmen speiste. Welche Rolle spielten die Flugroute und die angefliegenen Schauplätze, die Konstellation der beteiligten Akteure und deren Herkunft, sowie der raumzeitliche Kontext der Durchführung des *raids*? Welcher Platz kam diesem *raid* innerhalb bisher vollführter Flugunternehmungen kontinentaler Dimensionen zu? Wie wurden die US-amerikanisch-brasilianischen Beziehungen gezeichnet, wo wurde Brasiliens Platz auf dem (Sub-) Kontinent und – in Verlängerung davon – in der Welt gesehen?

Anhand von Repräsentationen der Flugroute, der Akteurskonstellation, der raumzeitlichen Dimensionen und der Einbettung in einen größeren Kontext der

¹³³⁴ Der Namensgeber des Flugzeuges ist der Ingenieur, Präsident des brasilianischen *Aero-Club* und gleichzeitig Senator des Hauptstadtdistriktes, José Matoso de Sampaio Correia. Zur Namensgebung vgl. exemplarisch „Raid Nova-York – Rio“, in: O Malho, 17.02.1923, S. 19 (= innere Titelseite) und „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 07.02.1923, S. 1 f., hier S. 1. Während das Flugzeug und sein Namensgeber in der zeitgenössischen Berichterstattung teilweise nicht „Correia“, sondern „Corrêa“ (so beispielsweise in „Raid Nova-York – Rio“, in: O Malho, 17.02.1923, S. 19 (= innere Titelseite)) oder auch „Correa“ (ohne Akzent, vgl. dazu die Bildunterschriften zu „Pará“, in: Careta, 13.01.1923, S. 29) geschrieben werden, tauchen sie in der Sekundärliteratur relativ durchgehend als „Sampaio Correia“ auf. Ich schließe mich in dieser Arbeit an die damals wie heute gültige Schreibweise „Correia“ an, die auch für die Aufschrift auf dem Flugboot gewählt wurde, vgl. dazu das Foto zum Artikel „O sensacional ‚raid‘ Nova York - Rio“, in: Gazeta de Noticias, 04.02.1923, S. 3.

fliegerischen Erschließung des Kontinents wird im Folgenden aufgezeigt, wie über die Betonung der mit diesem Flug einhergehenden Annäherung zwischen Nationen und Subkontinenten ein vorderer Platz für Brasilien in (Süd) Amerika beschworen werden konnte.

Die Flugroute als neu erschlossener ‚Wege-Raum‘ zwischen repräsentativen Städten und Nationen der beiden Subkontinente

Zunächst war die bei diesem *raid* überwundene Distanz von über 10.000 Kilometern rekordverdächtig und übertraf sogar diejenige bisher vollbrachter Atlantiküberquerungen.¹³³⁵ So kürte die New Yorker Presse – wie die *Revista da Semana* dem brasilianischen Publikum berichtete – die beiden Flieger als „Besieger des größten Raumes, der jemals mit Flügeln auf einer Reise über das Meer bezwungen wurde“^{c1336}. Doch es war nicht allein die in Kilometern oder Meilen messbare, zahlenmäßig bestechende Distanz an sich, als vielmehr der

¹³³⁵ Zu bis dahin vollbrachten Transatlantikflügen vgl. die Angaben in Fußnote 1497 und Kapitel 3.3. Zu den dabei überwundenen Distanzen vgl. ferner die Angaben in Fußnote 1481. Wie ein zeitgenössischer Bericht hervorhebt, hätten lediglich die transkontinentalen *raids* London - Australien sowie Rom - Tokio die beim *raid* New York - Rio de Janeiro zurückgelegte Strecke überboten, vgl. „Conferencias“, in: O Paiz, 11.03.1923, S. 7. Die Entfernungsangaben zum Flug New York - Rio de Janeiro variieren enorm und werden zwischen 5.700 Meilen und 8.365 Meilen beziffert. Für entsprechende Angaben in zeitgenössischen Quellen vgl. „O Raid New-York – Rio“, in: Fon-Fon, 26.08.1922, S. 31; „Ao termo de uma aventura gloriosa“, in: Correio da Manhã, 08.02.1923, S. 1; „Etapa final de uma jornada gloriosa!“, in: A Rua, 08.02.1923, S. 1; „Varias noticias. Raid aereo Nova York - Rio de Janeiro“, in: Brazil-Ferro-Carril, 01.08.1922, S. 451; „O ‚raid‘ Nova York -Rio“, in: Gazeta de Noticias, 24.08.1922, S. 3; „As impressões dos tripulantes do Sampaio Corrêa II“, in: Jornal do Brasil, 09.02.1923, S. 8. Die Schwankungen dürften auf den Zeitpunkt der Berechnung (vor der Umsetzung geplante vs. tatsächlich vollbrachte Strecke), den jeweiligen Berechnungsmodus (gemäß kartografischer Angaben oder basierend auf der Messung der effektiven Wegführung), die berücksichtigte Strecke (so wurden beispielsweise nach der Panne in Kuba manche Streckenabschnitte mehrfach befliegen) und Konfusionen hinsichtlich der verwendeten Maßeinheiten zurückzuführen sein (zwischen den leicht abweichenden Werten in See- und Landmeilen wurde meist nicht explizit unterschieden). Vgl. ferner die (ebenfalls variierenden) Zahlen in der Sekundärliteratur: COSTA: Síntese cronológica, S. 275 und 277; INCAER: História Geral, Vol. 2, S. 134; ALVES: Brasil. Infra-estrutura aeroportuária, S. 100; VIVEIROS: História da aviação, S. 45; BURNS: Flying Firsts, S. 160 und 171 f.

¹³³⁶ Im Original: „vencedores do maior espaço jamais vencido com asas numa viagem sobre o mar“, vgl. „As tres Americas ligadas pelo ar. Narrativa da primeira viagem aerea de Nova York ao Rio de Janeiro“, in: Revista da Semana, 24.02.1923, S. 21-24, hier S. 22. Ähnliche Formulierung auch als „vencedores da distancia“ im gleichnamigen Artikel, in: Revista da Semana, 03.03.1923, S. 21 ff., hier S. 22.

„bezwungene [...] Raum“¹³³⁷, der damit geschaffene ‚Wege-Raum‘, dem in den Augen der Zeitgenossen Bedeutung zukam. Dieser steht im Fokus der folgenden Überlegungen. Wie und mithilfe welcher Kategorien wurde der mit dem Transkontinentalflug beschriebene ‚Wege-Raum‘ gedacht, was machte ihn und damit die Flugunternehmung aus? Inwiefern konnte über ihn kontinentale Zusammengehörigkeit einerseits und nationale Relevanz anderseits diskursiv hergestellt werden?

Die vollzogene Route führte von New York entlang der Ostküste der Vereinigten Staaten und diverser karibischer Inseln wie Kuba und Haiti über die drei Guyana-Territorien entlang der brasilianischen Küstenlinie von Belém über den brasilianischen Nordosten bis nach Rio de Janeiro.¹³³⁸ Wie sich an einer kurz nach dem Start des Flugprojektes in Brasilien veröffentlichten kartografischen Darstellung abzeichnet (Abbildung 47)¹³³⁹, erschien weniger die fliegerische Verbindung vieler einzelner Nationen als vielmehr diejenige von Nordamerika („America do Norte“) einerseits und Südamerika („America do Sul“) anderseits bedeutend. So finden sich auf der Karte zwar Beschriftungen der einzelnen Stationen – davon Start- und Zielpunkt in Großbuchstaben – sowie der (Sub-) Kontinente und Ozeane. Doch weder wurden durch- und angeflogene Nationen benannt noch nationale Grenzen eingezeichnet. Damit entsprach die Karte in ihrer Aufmachung der vorherrschenden Deutung des Fluges als einer „unglaublichen Überfahrt, von einem zum anderen Amerika“¹³⁴⁰. Einzig Brasilien erhielt durch Grenzlinien und den Schriftzug „BRASIL“ Sichtbarkeit und damit nationale Relevanz. Der Fokus in dieser sich an eine brasilianische Leserschaft richtenden Karte lag also vor allem auf der Verbindung der beiden Subkontinente, gleichzeitig aber auch auf dem Ziel- und Endpunkt Brasilien als zentraler Bestandteil dieses mit dem *raid* neu erschlossenen ‚Wege-Raums‘.

¹³³⁷ Im Original: „espaço [...] vencido“, vgl. vorheriges Zitat (Fußnote 1336).

¹³³⁸ Zu einer detaillierten Wiedergabe der Stationen, teilweise mit Datumsangabe, vgl. „As tres Americas ligadas pelo ar. Narrativa da primeira viagem aerea de Nova York ao Rio de Janeiro“, in: Revista da Semana, 24.02.1923, S. 21-24, hier S. 22 ff. und die Fortsetzung des gleichnamigen Artikels in: Revista da Semana, 03.03.1923, S. 21 ff., hier S. 22 f.; „O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: O Paiz, 07.01.1923, S. 6. Vgl. zudem BURNS: Flying Firsts, S. 161-171.

¹³³⁹ A. L.: „Os mensageiros alados“, in: Revista da Semana, 26.08.1922, S. 3 (= innere Titelseite). Der Urheber konnte nicht näher identifiziert werden. Die Großbuchstaben im Zitat weiter unten orientieren sich an der Originalvorlage.

¹³⁴⁰ Im Original: „portentosa travessia, de uma á outra America“, vgl. „O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: O Paiz, 07.01.1923, S. 6.

Revista da Semana

DIREÇÃO DE C. MALHEIRO DIAS.
 PREMIADA COM MEDALHA DE OURO NA EXPOSIÇÃO DE TURIM DE 1911.
 Propriedade da Companhia Editora Americana
 Sociedade Anônima. Capital realizado 500.000\$000
 Praça Olavo Bilac, 12 e 14, Rua. Buenos Aires, 103
 RIO DE JANEIRO
 Telefones: Redação e Administração N 1600 — Diretoria N 112
 Endereço telegraphico: REVISTA
 Correspondência dirigida a AURELIANO MACHADO
 Director-Gerente

EU SEI TUDO
 (MAGAZINE, MENSAL)
 A
 SCENA MUDA
 (REVISTA CINEMATOGRAFICA)
 ALMANACH
 EU SEI TUDO
 (PUBLICAÇÃO ANUAL)

CONDIÇÕES DE ASSIGNATURA
 Por série de 52 números (1 anno) 48\$000
 6 mezes 2\$80000
 Estrangeiro 60\$000
 Avulso 1\$8000
 Atrazado 1\$500

ANNO XXIII | Rio de Janeiro, 26 de Agosto de 1922 | Numero 35

Os mensageiros alados

O homem parece quasi disposto a prescindir da terra e da agua, e a ligar por outros meios as regiões ainda ha pouco consideradas remotas. E' pelo caminho dos ares, sobranceiro á branca poeira das nuvens, que o viajor de hoje se vai habituando a transitar, e não ha muito que o Brasil recebeu a primeira visita deste genero, coroando o feito a um tempo heroico e scientifico dos valerosos aviadores portugueses. Outra jornada aerea para o Brasil, tão ardua como a primeira, agora se realiza com os amplos vãos do hydro-avião "Sampaio Correia", onde viajam o aviador americano Hinton e o aviador brasileiro Pinto Martins. A nossa pagina fixa o roteiro deste arrojado empreendimento aeronautico e os retratos dos seus bravos executantes. E' um commettario silencioso, que substitue com vantagem a eloquencia tantas vezes esteril das palavras.

Walter Hinton
 Pinto Martins

Abbildung 47: A. L.: „Os mensageiros alados“, in: Revista da Semana, 26.08.1922, S. 3
 (= innere Titelseite). Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.

Auch in diversen Überschriften und Textausschnitten aus der *Revista da Semana*, die sich auf die bei und mit diesem *raid* verbundenen „drei Amerikas“¹³⁴¹ oder auch die „drei geografischen Teile des amerikanischen Kontinents“¹³⁴² bezogen – nämlich Nord-, Mittel- und Südamerika (beziehungsweise Nordamerika, die karibischen Inseln und Südamerika)¹³⁴³ – spiegelt sich der über die einzelnen Nationen hinausweisende regionale und kontinentale Deutungsrahmen dieses *raids*.

Gleichzeitig nahmen Brasilien und die Vereinigten Staaten als Start- und Zielpunkte der Unternehmung eine besondere Stellung ein. So handelte es sich bei dem Flug nicht um die Verbindung zweier beliebiger Nationen des Doppelkontinents. Vielmehr bildeten mit den Vereinigten Staaten und Brasilien die angeblich „repräsentativsten“¹³⁴⁴, in jedem Fall aber die „größten Nationen“¹³⁴⁵ des amerikanischen Kontinents die zu verbindenden Punkte. Die Einteilung der amerikanischen Nationen nach Größe war seinerzeit ein in Brasilien übliches argumentatives Vorgehen, um dann in einem zweiten Schritt den „großen“ Nationen mehr Gewicht zuzuschreiben.¹³⁴⁶ Wenn der *raid* also als Verbindung der „größten“ oder „repräsentativsten“ Nationen oder gar von „zwei amerikanischen

¹³⁴¹ Im Original: „tres Americas“, vgl. exemplarisch Zitat „ligação das tres Americas pelo ar“, aus: „Ligando as Tres Americas“, in: *Revista da Semana*, 09.12.1922, S. 28 f.; Überschrift „Ligando as Tres Americas“, in: *Revista da Semana*, 17.02.1923, S. 11; Überschrift „As tres Americas Ligadas pelo ar“, in: *Revista da Semana*, 24.02.1923, S. 21; Zitat „unir tambem pelo ar as tres Americas“, aus: „As tres Americas ligadas pelo ar. Narrativa da primeira viagem aerea de Nova York ao Rio de Janeiro“, in: *Revista da Semana*, 24.02.1923, S. 21–24, hier S. 21.

¹³⁴² Im Original: „tres porções geographicas do continente americano“, vgl. „As tres Americas ligadas pelo ar. Narrativa da primeira viagem aerea de Nova-York ao Rio de Janeiro“, in: *Revista da Semana*, 03.03.1923, S. 21 ff., hier S. 22.

¹³⁴³ Es handelt sich um eine seinerzeit übliche Unterteilung des Großkontinents Amerika. So ist auch in einem anderen Artikel die Rede von Santos-Dumonts Reise durch die „drei Amerikas“ („tres Americas“), vgl. „Uma entrevista do Sr. Santos Dumont“, in: *Revista Brasileira de Aviação*, 11.1919, o. S.

¹³⁴⁴ Im Original: „as patrias mais representativas do continente americano – os Estados Unidos e o Brasil“, vgl. „Raid Nova-York- Rio“, in: *O Malho*, 17.02.1923, S. 21.

¹³⁴⁵ Im Original: „os dous maiores paizes do Continente Americano“, vgl. „A conclusão do ‚raid‘ New-York-Rio. Aspectos principaes dessa brilhante proeza de aviação“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 15.02.1923, o. S. [Titelseite].

¹³⁴⁶ Vgl. Francisca Nogueira de AZEVEDO: O Brasil no Pan-Americanismo: Um estudo da *Revista de Historia de América* do Instituto Pan-Americano de Geografia e História, in: *Anais Eletrônicos do IV Encontro da ANPHLAC*, Salvador, BA 2000, online verfügbar unter http://anphlac.fflch.usp.br/sites/anphlac.fflch.usp.br/files/francisca_nogueira_de_azevedo.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 2.

Großmächten¹³⁴⁷, von „zwei großen Nationen, die die amerikanischen Kontinente beherrschen“¹³⁴⁸, oder auch von „zwei großen ‚leader‘-Nationen Amerikas“¹³⁴⁹ interpretiert wurde, so sprach dies Brasilien (und den USA) eine klare Vormachtstellung auf dem Kontinent zu. Die Start- und Zielpunkte entsprachen gleichzeitig mit New York der „wichtigsten nordamerikanischen Stadt“ und mit Rio de Janeiro der „Hauptstadt von Brasilien“¹³⁵⁰ und damit den Zentren dieser beiden Staaten¹³⁵¹, die in der Freiheitsstatue und dem Zuckerhut ihre entsprechenden ikonografischen Symbolisierungen fanden.¹³⁵² Die Metropolen New York und Rio de Janeiro standen also als würdige Repräsentanten der jeweiligen Nationen, Brasilien und die Vereinigten Staaten wiederum als repräsentative Pars pro Toto der beiden mit diesem Flug miteinander verbundenen Subkontinente Süd- und Nordamerika.

Nicht zuletzt spiegelte sich diese selbstbewusste Wahrnehmung Brasiliens in einer am gleichen Tag erschienenen, nahezu identischen Karte, die sich jedoch in einem entscheidenden Detail unterschied (Abbildung 48).¹³⁵³

¹³⁴⁷ Im Original: „duas grandes potencias americanas“, vgl. „Quizeram vencer e venceram“, in: *Jornal do Brasil*, 08.02.1923, S. 7. Zu einer ähnlichen Formulierung als „dous grandes paizes, duas poderosas nações“, vgl. ebd. Vgl. ferner gleichnamiger Artikel, in ebd., 09.02.1923, S. 7.

¹³⁴⁸ Im Original: „duas grandes nações que dominam os continentes americanos“, vgl. „O sensacional ‚raid‘ Nova York-Rio“, in: *Gazeta de Noticias*, 03.02.1923, S. 3.

¹³⁴⁹ Im Original: „duas grandes nações ‚leaders‘ da America“, vgl. Paraphrase aus der Rede von Raphael Pinheiro, gehalten auf der Hommage des *Aero-Club* an die Flieger auf dem Gelände der Weltausstellung in Rio de Janeiro am 09.02.1923, vgl. „O sensacional ‚raid‘ Nova York-Rio“, in: *Gazeta de Noticias*, 10.02.1923, S. 3. Ebenso als „dois colossos do continente, os dois povos ‚leaders‘ da America“, vgl. „O sensacional ‚raid‘ Nova York-Rio“, in: *Gazeta de Noticias*, 09.02.1923, S. 3.

¹³⁵⁰ Im Original: „principal cidade norte-americana“ und „Capital do Brazil“. Beide Teilzitate aus: „A conclusão do ‚raid‘ New-York-Rio. Aspectos principaes dessa brilhante proeza de aviação“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 15.02.1923, o. S. [Titelseite].

¹³⁵¹ Teilweise ist auch die Rede von einer „viagem aérea entre as duas maiores capitais do Continente Americano“, vgl. „Nova York – Rio“, in: *Revista da Semana*, 17.03.1923, S. 28. Ungeachtet dessen, dass es sich bei New York seit 1790 nicht mehr um die Hauptstadt, sondern allenfalls um eine bedeutende Metropole der Vereinigten Staaten handelte, spiegelt sich in dieser Aussage die Relevanz, die dem Ausgangspunkt New York in Brasilien zuteilwurde.

¹³⁵² Vgl. die einrahmenden Ornamente zur Bildserie mit dem Titel „A Escala da Gloria. Amarando na Guanabara“, in: *Revista da Semana*, 17.02.1923, S. 14.

¹³⁵³ Vgl. Karte „O Raid New-York-Rio No Avião ‚Sampaio Correia‘“, in: *Fon-Fon*, 26.08.1922, S. 31. Die Großbuchstaben im folgenden Zitat orientieren sich an der Originalvorlage.

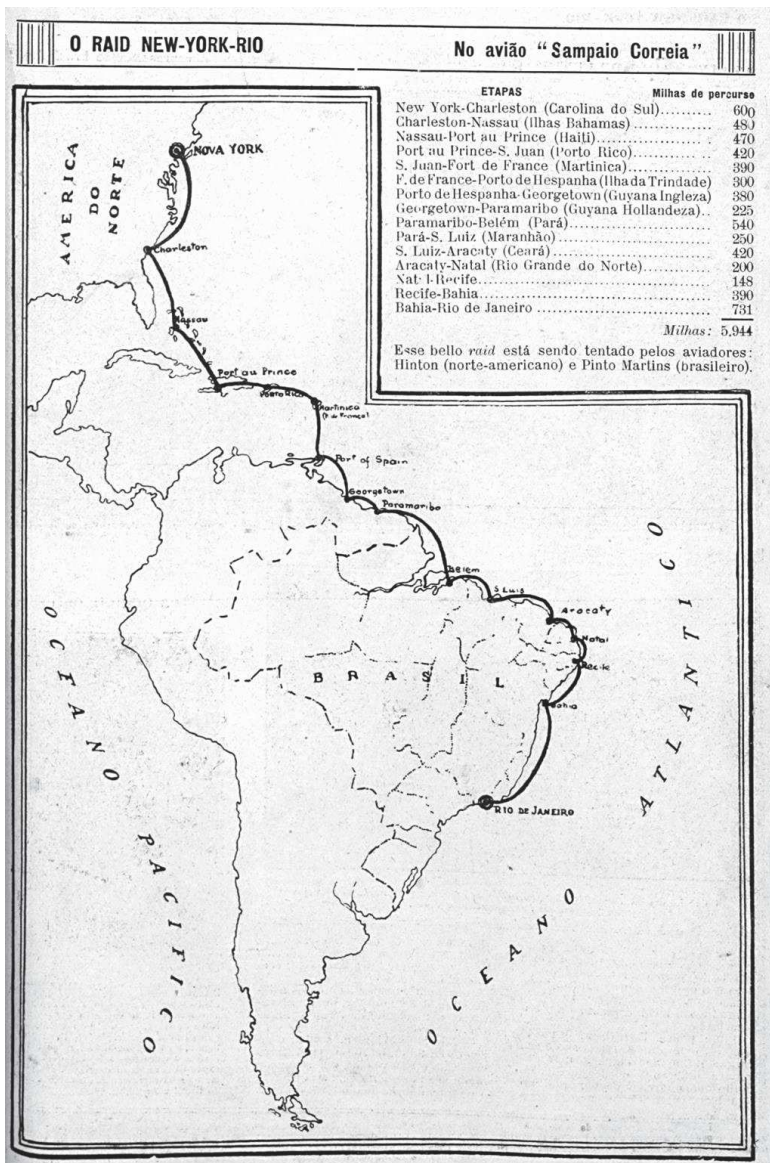


Abbildung 48: Karte „O Raid New-York-Rio No Avião „Sampaio Correia“, in: Fon-Fon, 26.08.1922, S. 31. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

Nunmehr war nur noch „BRASIL“, nicht aber der südamerikanische Kontinent beschriftet. Die vergleichsweise enormen Ausmaße des nationalen Territoriums, das sich dank der inneren bundesstaatlichen und äußeren nationalen Grenzlinsen plastisch vom Rest des lediglich in seinen Umrisslinien gezeichneten Kontinents abhob, der dagegen schmal erscheinende in blanko belassene Streifen an der Westseite des Kontinents und die lange Routenführung entlang der brasilianischen Küste, die knapp die Hälfte der Gesamtstrecke ausmachte¹³⁵⁴, suggerierten, dass Brasilien Südamerika ist – ähnlich wie die Vereinigten Staaten in den Diskursen zum *raid* weitestgehend mit ‚Nordamerika‘ gleichgesetzt wurden.¹³⁵⁵

Noch verschärfter offenbarte sich eine derartige Perspektive in einem weiteren Kartenausschnitt, der nur die kontinentalen Konturen, nicht aber die Binnengrenzen der südamerikanischen Länder verzeichnete und auf dem in Großbuchstaben „BRASIL“ prangte, nahezu, als ob andere Staaten auf dem Subkontinent gar nicht existierten (Abbildung 49).¹³⁵⁶

Doch noch in weiterer Hinsicht erwies sich die Route als besonders, denn es handelte sich bei dem Flug um eine „heldenhafte Fahrt durch unbefleckte Himmel, von jeglichem menschlichen Kontakt völlig unberührte Himmel“¹³⁵⁷ oder auch einen Flug „durch nie zuvor befahrene [...] Lüfte“¹³⁵⁸, um eine aus dieser Arbeit schon bekannte, die brasilianischen Luftfahrtnarrative durchziehende Formulierung aufzugreifen. Es war ein Jungfernfug, nicht nur zwischen den

¹³⁵⁴ Auf die Zahl von 3.033 Meilen im brasilianischen Hoheitsgebiet gegenüber 3.110 in ausländischen Gewässern kommt eine tabellarische Aufstellung, veröffentlicht zum Artikel „Ao termo de uma aventura gloriosa“, in: *Correio da Manhã*, 08.02.1923, S. 1.

¹³⁵⁵ Beispielsweise abzulesen in einer Formulierung, in der Brasilien der „Nation Nordamerika“ gegenüber gestellt wird: „interesses recíprocos entre as duas grandes nações, o Brasil e a America do Norte“, vgl. „Atravessando as duas Americas pelos ares“, in: *Jornal do Brasil*, 02.02.1923, S. 7.

¹³⁵⁶ Großbuchstaben im Original, vgl. Karte zum Artikel „A Loucura da Audacia“, in: *A Rua*, 07.02.1923, S. 1.

¹³⁵⁷ Im Original: „heroica viagem através de ceus [sic] immaculados, céus inteiramente virgens de qualquer contacto humano“, vgl. „As tres Americas ligadas pelo ar. Narrativa da primeira viagem aerea de Nova York ao Rio de Janeiro“, in: *Revista da Semana*, 24.02.1923, S. 21-24, hier S. 23.

¹³⁵⁸ Im Original: „através dos ares [...] nunca dantes navegados“, vgl. „O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: *O Paiz*, 07.01.1923, S. 6 und „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: *O Paiz*, 08.02.1923, S. 1 f., hier S. 1. Ähnlich formuliert als „travessia nunca dantes experimentada, de Nova York ao Rio de Janeiro“, vgl. „Uma grande prova de audacia e persistencia“, in: *O Paiz*, 27.01.1923, S. 1; als „ares nunca dantes navegados“, vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: *O Paiz*, 06.02.1923, S. 1 f., hier S. 1.

beiden Metropolen, Nationen und Kontinenten, sondern auch, was einen Teil der auf brasilianischen Territorium überwundenen Strecke anging. Auch wenn die ursprünglich vorgesehene Strecke entlang des noch kaum erschlossenen Amazonasdeltas wegen technisch und atmosphärisch schwieriger Ausgangsbedingungen letzten Endes hinfällig wurde¹³⁵⁹, so vermochte diese Expedition immerhin die gesamte Nordküste zwischen Belém und Recife fliegerisch zu erschließen und übertraf auch in dieser Hinsicht den ersten Südatlantikflug von Sacadura Cabral und Gago Coutinho im Frühjahr 1922, bei dem lediglich die brasilianische Ostküste zwischen Recife und Rio de Janeiro einen Teil der Route ausmachte. So hätten die heroischen Flieger „Brasilien ab dem Pará durchfahren“^{c1360} und entsprechend handelte es sich um „das erste Mal, dass ein Flugzeug den Norden besuchte“^{c1361}. Nicht zuletzt bedeutete das für diverse brasilianische Städte die Integration in die Welt der Luftfahrt, landete doch beispielsweise am 21.12.1922 mit der *Sampaio Correia II* erstmalig ein Flugzeug in Natal, wie die Sekundärliteratur bis heute insbesondere in Bezug auf diesen späteren geostrategischen Brückenkopf der interkontinentalen Luftfahrt hervorzuheben weiß.¹³⁶²

¹³⁵⁹ Vgl. dazu BURNS: *Flying Firsts*, S. 169. Eine derartige Expedition sollte Hinton wenige Jahre später mit dem US-amerikanischen Geografen Dr. Alexander Hamilton Rice nachholen, vgl. ebd., S. 173 und das darauf folgende Kapitel (ebd., S. 174-191) sowie T.S. Ghermont: „Pesquisando o Amazonas“, in: *Revista da Semana*, 26.09.1925, S. 13.

¹³⁶⁰ Im Original: „percorrido o Brasil desde o Pará“, vgl. „Por ahi...Martins“, in: *Gazeta de Noticias*, 09.02.1923, S. 3.

¹³⁶¹ Im Original: „a primeira vez que um avião visitava o norte“, vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: *O Paiz*, 07.02.1923, S. 1 f., hier S. 1. Für eine Auflistung der in Brasilien angeflogenen Stationen vgl. ebd., S. 2.

¹³⁶² Vgl. COSTA: *Síntese cronológica*, S. 275 und VIVEIROS: *História da aviação*, S. 45. Von den Zeitgenossen wurde diese aeronautische ‚Initiation‘ Natal's oder auch zahlreicher anderer Städte des brasilianischen Nordens weder in den Zeitungen aus São Paulo und Rio de Janeiro noch in den stichprobenartig gesichteten Organen aus kleineren Städten der Nordküste in dieser Deutlichkeit hervorgehoben. Vielmehr lässt sich die Bedeutung der fliegerischen Erschließung der Nordküste zwischen den Zeilen ablesen. Eine systematische Recherche entsprechender Presseorgane des brasilianischen Nordens könnte sich nichtsdestotrotz als aufschlussreich erweisen. Zu vorherigen Flügen im brasilianischen Norden und Nordosten vgl. Fußnote 846.



Abbildung 49: Karte zum Artikel „A Loucura da Audacia“, in: A Rua, 07.02.1923, S. 1.
 Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.

Entsprechend vollzogen sich nicht nur am Ziel- und Endpunkt Rio de Janeiro, sondern an allen Zwischenhaltepunkten auf brasilianischem Territorium feierliche Hommagen, welche die Ankunft der Flieger als nationales Ereignis

inszenierten.¹³⁶³ Das Potential dieser innerbrasilianischen Erschließung von Kommunikations- und Transportwegen offenbarte sich unter anderem darin, dass Hinton und Pinto Martins nicht nur – wie gemeinhin bei solchen Flügen üblich – Nachrichten und Geschenke zwischen Start- und Zielpunkt und damit zwischen Nationen und gar Kontinenten, sondern zugleich zwischen verschiedenen brasilianischen Landesteilen und Städten übermittelten.¹³⁶⁴

Die weite Distanzen überwindende Flugroute bot also Anknüpfungspunkte, um das Zusammenwachsen der zwei oder auch drei Teilkontinente zu artikulieren, vor allem aber auch, um die Start- und Endpunkte USA und Brasilien als repräsentative Nationen des Kontinents zu zeichnen. Dabei erwies sich die mit diesem *raid* vollzogenen Route für Brasilien als doppelt relevant: einerseits waren damit die Grundlagen für eine Luftverbindung zwischen Brasilien und den Vereinigten Staaten geschaffen (und in Verlängerung davon zwischen den beiden Amerikas, die von diesen beiden Nationen würdig repräsentiert wurden); andererseits trug der Interkontinentalflug zugleich zur Erschließung der Luftwege

¹³⁶³ Vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 30.10.1923, S. 2 sowie BURNS: *Flying Firsts*, S. 166 f. und 169–172. Einzelne Aspekte dieser Hommagen sind zudem Thema in den Fußnoten 1408 und 1409.

¹³⁶⁴ Zu Grußbotschaften aus den USA ist über die von den Fliegern übermittelte Nachricht der „Brazilian American Chamber“ an die „Associação Commercial do Rio de Janeiro“ hinaus nichts bekannt, vgl. dazu „O serviço aereo“, in: O Paiz, 21.02.1923, S. 6. Der Großteil der (eventuell mitgeführten) Nachrichten aus den USA dürfte ohnehin mit dem Absinken der *Sampaio Correia I* an der kubanischen Küste vernichtet worden sein. Zum nahezu Totalverlust des Gepäcks vor Kuba vgl. „O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: O Paiz, 07.01.1923, S. 6 und „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 08.02.1923, S. 1 f., hier S. 2 sowie BURNS: *Flying Firsts*, S. 157. Für Briefe, die nach Belém und damit zum ersten vorgesehenen Haltepunkt auf brasilianischem Territorium transportiert wurden, vgl. „O arrojado ‚raid‘ de Nova York ao Rio“, in: Gazeta de Noticias, 05.12.1922, S. 3. Darüber hinaus liegen keine Hinweise vor zu Nachrichten, die von außerbrasilianischen Zwischenstationen aus nach Brasilien übermittelt werden sollten. Dagegen sind innerhalb Brasiliens mitgeführte Gegenstände und Nachrichten öfters Thema. Zu einer von Pinto Martins und Hinton überbrachten ‚Goldkarte‘ von den Jurastudenten des Bundesstaates Maranhão an diejenigen von Recife vgl. „O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: O Paiz, 26.12.1922, S. 1. Für einen von Maceió nach Bahia transportierten Postkoffer vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 07.02.1923, S. 1 f., hier S. 1; für einen mitzuführenden Koffer aus Belém mit auf den folgenden Zwischenhalten zu verteilender Post vgl. „O ‚raid‘ Nova-York Rio de Janeiro [sic]“, in: O Paiz, 05.12.1922, S. 1 f., hier S. 2; für einen von Belém nach São Luis vgl. „O ‚raid‘ de Nova York ao Rio“, in: Gazeta de Noticias, 09.12.1922, S. 3; für Botschaften an den brasilianischen Präsidenten aus der Hauptstadt des Bundesstaates Maranhão und aus Pinto Martins Geburtsstadt Camocim (im Bundesstaat Ceará), wovon erstere politische Forderungen enthielt, vgl. „Echos e factos“, in: O Paiz, 11.03.1923, S. 3.

an der brasilianischen Nordküste bei, die bei den ab 1922 vollzogenen Transatlantikflügen nach Brasilien¹³⁶⁵ aufgrund ihrer geografischen Lage automatisch unberücksichtigt blieb. Anders als vor dem Krieg trat der Aspekt der innerbrasilianischen Erkundung von Lufttrouten jedoch in den Hintergrund. Offenbar ließ sich anhand der Anbindung an die USA das Bild einer fortschrittszugewandten Nation mit einer vorderen Stellung auf dem (Sub-) Kontinent noch wirkmächtiger unterstreichen.

Das binationale Pilotenteam als Repräsentation der nordamerikanisch-brasilianischen ‚Verbrüderung‘

Wie schon der *raid* von Rio de Janeiro nach Buenos Aires wurde auch dieser Flug von brasilianischen Journalisten, Intellektuellen, politischen Autoritäten, aber auch von den ausführenden Akteuren selbst im Zeichen der ‚Verbrüderung‘ gedeutet. So brachten die Flieger – wie der Schriftsteller José Maria Goulart de Andrade unter Rückgriff auf religiöse Symbolik, griechische Mythologie und Rassediskurse in seiner Rede schwülstig ausdrückte – die „Hostie der brüderlichen Freundschaft für die Gemeinschaft zweier Zyklopen-Rassen“¹³⁶⁶. Die Bedeutung der Unternehmung lag also – etwas nüchterner ausgedrückt – in der „Schaffung eines weiteren Bandes, um die zwei größten Länder des amerikanischen Kontinents brüderlich zu verbinden“¹³⁶⁷. Ähnlich wie im *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires eine verkehrsräumliche wie auch emotionale Annäherung zwischen den zwei benachbarten größten südamerikanischen Ländern und davon ausgehend auf dem gesamten Subkontinent gesehen wurde, erschien nun die fliegerische Anbindung der beiden „Riesen“ (‚Zyklopen‘) des (Gesamt-) Kontinents als ‚Keimzelle‘¹³⁶⁸ einer kontinentweiten Gemeinschaft

¹³⁶⁵ Zum ersten Südatlantikflug nach Brasilien im Frühjahr 1922 siehe unten (Kapitel 3.3).

¹³⁶⁶ Im Original: „hostia da confraternidade para comunhão de duas raças de cyclopes“, vgl. die Rede von Goulart de Andrade, gehalten auf der Hommage des *Aero-Club* an die Flieger auf dem Gelände der Weltausstellung in Rio de Janeiro am 09.02.1923, transkribiert in den Artikeln „O sensacional ‚raid‘ Nova York-Rio“, in: *Gazeta de Notícias*, 10.02.1923, S. 3 und „Uma grande prova de coragem e persistência“, in: *O Paiz*, 10.02.1923, S. 1 f., hier S. 1.

¹³⁶⁷ Im Original: „criação de um laço a mais, a prender fraternalmente os dois maiores países do Continente Americano“, vgl. „A conclusão do ‚raid‘ New-York-Rio. Aspectos principais dessa brilhante proeza de aviação“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 15.02.1923, o. S. [Titelseite].

¹³⁶⁸ Etwa sah Pinto Martins in dem Pionierflug einen „início facil e rapido da confraternização [sic] dos povos“, vgl. Rede von Pinto Martins im *Theatro da Paz* von Belém, Anfang Dezember 1922, auszugsweise transkribiert in „O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: *O Paiz*, 07.01.1923, S. 6.

(„communhão“) und Verbundenheit. Damit bezog sich die Idee der ‚Verbrüderung‘ nicht mehr nur auf den südamerikanischen Teil-, sondern nunmehr auf den gesamten amerikanischen Doppelkontinent.

Die Idee des Zusammenwachsens der amerikanischen Nationen und Teilkontinente durch zunehmende Verkehrsverbindungen hatte sich in den Kriegsjahren besonders mit Santos-Dumonts Visionen zur Rolle der Luftfahrt für die interamerikanischen Beziehungen immer mehr verbreitet. Auf die Begriffe der ‚Freundschaft‘, ‚Union‘ und ‚Annäherung‘ zurückgreifend artikuliert er zu verschiedenen Anlässen und insbesondere auf den Panamerikanischen Kongressen von Washington und Santiago de Chile die Hoffnung, dass mit der Erschließung der kontinentalen Luftfahrtrouten eine „bleibende Einigkeit und Freundschaft zwischen den Amerikas“¹³⁶⁹ einhergehe.¹³⁷⁰ Nicht zuletzt sollten diese

¹³⁶⁹ Im Original: „união permanente e a amizade entre as Américas“, vgl. SANTOS-DUMONT: O que eu vi, 2000 [1918], S. 120. Für den Begriff der ‚Annäherung‘ vgl. zudem das folgende Zitat: „o aeroplano está certamente predestinado a figurar como um dos fatores mais importantes [...] na aproximação das nações“, vgl. ebd., S. 114 f. Weitere Textzitate ähnlichen Inhalts: „Chegaremos a um contato mais íntimo. Seremos mais fortes, nos nossos laços de compreensão e amizade“, vgl. ebd., S. 94.

¹³⁷⁰ Santos-Dumonts Vortrag auf dem Zweiten Panamerikanischen Kongress in Washington zur Jahreswende 1915/16 bildete die Basis für alle weiteren Ausführungen zu diesem Thema. Vgl. Alberto Santos-Dumont: „How the aeroplane may effect closer alliance of the South American countries with the United States“, in: Proceedings of the Second Pan American Scientific Congress. Washington, U.S.A. Monday, December 27, 1915 to Saturday, January 8, 1916. Compiled and edited under the direction of Glen Levin Swiggett, Assistant Secretary General. Section IX: Transportation, Commerce, Finance and Taxation. Leo S. Rowe, Head Professor of Political Science University of Pennsylvania, Chairman, S. 228-234, als Volltext oder Scan online verfügbar unter <https://archive.org/details/proceedingsseco01unkngoog>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Im Folgenden zitiert mit dem Kurztitel: Alberto Santos-Dumont: „How the aeroplane...“. Für den Abdruck einer Rede, die Santos-Dumont im Januar 1916 in der Ingenieursvereinigung der Vereinigten Staaten gehalten haben soll, und die sich stark mit diesem Vortrag überschneidet, vgl. João do Campo: „Americanismo e aviação“, in: Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro, 02.1916, o. S. Darüber hinaus referierte Santos-Dumont im März 1916 als Repräsentant der Vereinigten Staaten auf dem vom chilenischen *Aero Club* organisierten Pan-Amerikanischen Luftfahrerkongress in Santiago de Chile. Für die Reproduktion einer Rede desselben Urhebers anlässlich der Sondersitzung des *Aero-Club Brasileiro* zu seinen Ehren am 25.05.1916 im Festsaal der *Associação dos Empregados no Commercio do Rio de Janeiro*, in der einige Schlüsselgedanken wieder auftauchen, vgl. „Os Discursos da Sessão Magna. Discurso de Santos Dumont“, in: Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro, 06.1916, o. S. Zur Einordnung dieser panamerikanischen Konferenzen in eine Reihe panamerikanischer Wissenschaftskongresse zwischen 1898 und 1948 vgl. den Überblicksartikel „Pan American Scientific Congresses“, in: G. Pope ATKINS: *Encyclopedia of the Inter-*

Gedanken in komprimierter Form mittels seiner 1918 erschienenen Schrift *O que eu vi, o que nós veremos*¹³⁷¹ die brasilianische Leserschaft erreichen.¹³⁷²

Auch Walter Hinton und Pinto Martins schienen der mit dem Ersten Weltkrieg zu neuem Leben erweckten panamerikanischen Idee, die ursprünglich die Integration aller amerikanischen Nationen unter US-amerikanischer Hegemonie vorsah¹³⁷³, zugewandt. So hielt Pinto Martins während des Aufenthaltes in Puerto Rico als geladener Gast an der dortigen Universität eine Rede „nicht über die Möglichkeiten, Errungenschaften und Gefahren der Luftfahrt, sondern über den Pan-Amerikanismus, über die Vorteile der Monroe-Doktrin, die in 99 Jahren und einigen Monaten der Erprobung modifiziert worden ist“¹³⁷⁴. In Interviews kurz vor

American System, Westport, Conn. / London 1997, S. 396 f. Zu weiteren panamerikanisch ausgerichteten Konferenzen während der Kriegsjahre vgl. RINKE: Im Sog der Katastrophe, S. 292 f. Zur panamerikanischen Luftfahrtkonferenz in Santiago de Chile vgl. zudem HAGEDORN: Conquistadors of the Sky, S. 121 und HIATT: Rarefied Air (Dissertation), S. 60. Zum panamerikanischen Kongress in Washington im Hinblick auf die von den USA verfolgten Ziele vgl. auch NEWTON: Perilous sky, S. 16 f.

¹³⁷¹ SANTOS-DUMONT: O que eu vi, 2000 [1918].

¹³⁷² Die Idee der ‚amerikanischen Verbrüderung‘ bestimmte – wenngleich in weitaus geringerem Maße – auch andere verkehrsgeografische Visionen wie diejenige einer (jedoch als kaum praktikabel eingestuften) Eisenbahnlinie von New York nach Buenos Aires. Gleichzeitig galt Luftfahrt als das Medium, mit dem dieses Ziel schneller erreicht werden könne, vgl. „Echos e factos“, in: O Paiz, 08.03.1923, S. 3.

¹³⁷³ Vielen gilt der Unabhängigkeitskämpfer Simón Bolívar als Vorläufer der panamerikanischen Idee, träumte er doch von einem Zusammenschluss oder zumindest einer Kooperation unter den jüngst unabhängig gewordenen spanischamerikanischen Republiken. Das Jahr 1889 markiert die Geburtsstunde sowohl des von der US-amerikanischen Presse wohl in Anlehnung an andere Pan-Bewegungen geprägten Begriffes ‚Panamerikanismus‘ als auch der von den USA verfolgten panamerikanischen Politik. So gilt die im selben Jahr vom ‚Vater des Panamerikanismus‘, dem US-Politiker James Blaine, einberufene erste panamerikanische Konferenz in Washington, aus der eine ständige Vereinigung der amerikanischen Nationen hervorging, als Schlüsselereignis des ‚Panamerikanismus‘. Vgl. AZEVEDO: Brasil no Pan-Americanismo, S. 1 f. und BAGGIO: Intelectuais Brasileiros, S. 2 f. Rinke unterscheidet zwischen dem „klassischen, bolivarianischen“ und dem „neuen Panamerikanismus im Zeichen der US-amerikanischen Interessen“, vgl. RINKE: Lateinamerika und die USA, S. 48 (Zitat) und S. 27 f. und 46-50. Zum Wiederaufleben des Panamerikanismus im Zuge der kriegsbedingten internationalen Konstellationen vgl. RINKE: Im Sog der Katastrophe, S. 290 ff.

¹³⁷⁴ Im Original: „não sobre as possibilidades, as conquistas e os perigos da aviação, mas sobre pan-americanismo, sobre as vantagens da teoria de Monroe, modificada por noventa e nove annos e alguns mezes de experimentação“, vgl. „As tres Americas ligadas pelo ar. Narrativa da primeira viagem aerea de Nova-York ao Rio de Janeiro“, in: Revista da Semana, 03.03.1923, S. 21 ff., hier S. 23.

Beginn des Fluges unterstrich er zudem seine mit dieser Unternehmung verbundenen Bestrebungen, nämlich „die Bande, die die beiden Amerikas zusammenhalten, zu intensivieren“, beziehungsweise den Glaube daran, dass dieser Flug „die Freundschaft zwischen meinem geliebten Land und der großen Republik von Nordamerika ausbauen wird“^{c1375}.

Somit waren bereits zwei Grundlagen für die diskursive Verknüpfung von Luftfahrt und der ‚Verbrüderung‘ zwischen den zwei Teilkontinenten oder auch einzelnen amerikanischen Nationen geschaffen. Letztlich klangen die in einem Brief des brasilianischen Präsidenten Arthur Bernardes an die New Yorker Zeitung *New York World* ausgedrückten Hoffnungen von der „Vereinigung Brasiliens mit der großen Republik“, der sich immer weiter ausbreitenden „amerikanischen Solidarität“ und den „vorteilhaften internationalen Wirkungen“^{c1376} wie Variationen dieser Ideen. Doch worauf genau beruhten die Deutungen dieses Flugereignisses im Zeichen einer brasilianisch-US-amerikanischen oder auch (pan)amerikanischen ‚Verbrüderung‘, welche Aspekte erwiesen sich dabei als zentral? Was sagen die Narrative brasilianischer Zeitgenossen über deren Blick auf die brasilianisch-amerikanischen Beziehungen und den eigenen Platz auf dem Kontinent aus?

Betrachtet man nicht nur die Flugroute, sondern zugleich die hinter diesem Projekt stehenden Akteure, die beiden „beflügelten Boten“^{c1377} oder auch „Luft-Botschafter der beiden Amerikas“^{c1378}, so präsentiert sich eine Konstellation, die

¹³⁷⁵ Im Original: „estreitar mais ainda os laços que prendem as duas Americas“ und „aumentará a amizade entre o meu amado paiz e a grande Republica da America do Norte“. Für beide Teilzitate vgl. „O ‚raid‘ aereo de Nova York ao Rio“, in: *Gazeta de Noticias*, 15.08.1922, S. 5. Auch Hinton äußerte sich in einem Interview ähnlich zum Flug als einer „obra de promover o estreitamento das relações de amizade entre o Norte e o Sul da America“, vgl. „O ‚raid‘ aereo de Nova York ao Rio de Janeiro“, in: *Gazeta de Noticias*, 16.08.1922, S. 3.

¹³⁷⁶ Im Original: „união do Brasil á grande Republica“ und „solidariedade americana“ und „beneficos effeitos internacionaes“. Für alle Teilzitate vgl. die Botschaft des Präsidenten Arthur Bernardes an die *New York World*, reproduziert in „Vida Social“, in: *O Paiz*, 23.02.1923, S. 5.

¹³⁷⁷ Für das Original vgl. die Überschrift zur Karte A. L.: „Os mensageiros alados“, in: *Revista da Semana*, 26.08.1922, S. 3 (= innere Titelseite) (Abbildung 47). Auch präsentiert als „portadores das sympathias dos nossos amigos tradicionaes do extremo norte do Continente“, vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: *O Paiz*, 07.02.1923, S. 1 f., hier S. 1.

¹³⁷⁸ Im Original: „embaixadores aéreos das duas Americas“, vgl. „Raid‘ New York-Rio“, in: *Jornal do Brasil*, 06.02.1923, S. 5. Für eine ähnliche Formulierung als „novos embaixadores aéreos“ vgl. „Quizeram vencer e venceram“, in: *Jornal do Brasil*, 08.02.1923, S. 7; für die Bezeichnung als „embaixadores dos céos“ vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: *O Paiz*, 09.02.1923, S. 1 f., hier S. 1.

sich besonders anbot, diesen *raid* als symbolischen Akt der affektiven Annäherung zwischen zwei Nationen oder auch Kontinenten, als „echtes Symbol der Annäherung der beiden Americas“^{c1379} oder auch als „Beweis für die Freundschaft der USA gegenüber Brasilien“^{c1380} zu lesen. Anders als beim *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires, der von verschiedenen Einzelakteuren unterschiedlicher Herkunft zu aufeinander folgenden Zeitpunkten angegangen wurde und insofern eine ideale Projektionsfläche für die Deutung eines unter zwei oder auch mehreren Nationen ausgetragenen Wettbewerbes bot, und anders als bei dem von einer Mannschaft aus zwei Portugiesen ausgeführten Südatlantikflug im Frühjahr 1922¹³⁸¹, stellte sich in diesem Falle ein binationales Pilotenteam in einem gemeinsam beziehungsweise abwechselnd manövrierten und navigierten Flugboot¹³⁸² und demnach in „enger Zusammenarbeit“^{c1383} der herausfordernden

¹³⁷⁹ Im Original: „verdadeiro simbolo de aproximação das duas Americas“, vgl. „O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: O Paiz, 09.12.1922, S. 2.

¹³⁸⁰ Im Original: „testemunho da amizade dos Estados Unidos pelo Brasil“, vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 30.10.1923, S. 2.

¹³⁸¹ Siehe dazu Kapitel 3.3.

¹³⁸² Hinweise darauf, auf welcher Strecke welcher der Piloten steuerte, finden sich unter anderem in den folgenden Artikeln: „O ‚raid‘ Nova-York Rio de Janeiro [sic]“, in: O Paiz, 05.12.1922, S. 1 f., hier S. 1; „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 07.02.1923, S. 1 f., hier S. 1. Besonders vor und zu Beginn des *raids* ist bisweilen die Rede von Pinto Martins als „Sub-Pilot“ (im Original: „sub-piloto“, vgl. „O raid aereo entre Nova York e o Rio de Janeiro“, in: Jornal do Recife, 29.07.1922, S. 1; „Varias noticias. Raid aereo Nova York - Rio de Janeiro“, in: Brazil-Ferro-Carril, 01.08.1922, S. 451), als „zweiter Flugzeugpilot“ (im Original: „segundo piloto do avião“, vgl. „‚Raid‘ Nova York Rio de Janeiro [sic]“, in: Gazeta de Noticias, 11.08.1922, S. 5; „Telegrammas“, in: Jornal do Recife, 15.08.1922, S. 2), als „Hilfspilot und Beobachter“ (im Original: „piloto auxiliar e observador“, vgl. „Telegrammas“, in: Jornal do Recife, 20.08.1922, S. 2) oder auch als „Navigations-Pilot“ (im Original: „piloto-navegador“, vgl. „O ‚raid‘ aereo de Nova York ao Rio“, in: Gazeta de Noticias, 15.08.1922, S. 5). Auch nach Vollendung des *raids* wurde Pinto Martins „Fähigkeit und Kompetenz als Navigator“ (im Original: „habilidade e competencia como navegador“) als Beitrag zum Erfolg hervorgehoben, vgl. „As impressões dos tripulantes do Sampaio Corrêa II“, in: Jornal do Brasil, 09.02.1923, S. 8. Auch Burns beschreibt ihn als „Kopilot“ (im Original: „co-pilot“, vgl. BURNS: Flying Firsts, S. 156) und „Navigator“ (im Original: „navigator“, vgl. ebd., S. 162). Es ist unklar, inwieweit die Kompetenzen zwischen Navigation und Steuerung unter den beiden Akteuren aufgeteilt waren. In jedem Fall trugen beide Flieger wesentlich zum Gelingen der Unternehmung bei.

¹³⁸³ Im Original: „estreita colaboração“, vgl. „A conclusão do ‚raid‘ New-York-Rio. Aspectos principaes dessa brilhante proeza de aviação“, in: Brazil-Ferro-Carril, 15.02.1923, o. S. [Titelseite].

Aufgabe eines transkontinentalen oder auch transozeanischen Fluges von New York nach Rio de Janeiro.

Pinto Martins, dem ein derartiges Flugprojekt schon lange vorschwebte¹³⁸⁴, gewann in seinem US-amerikanischen Freund Walter Hinton, der Marineflieger ausbildete und bereits im Mai 1919 als Teil einer US-amerikanischen Marinefliegergruppe im gigantischen *Curtiss NC-4*-Flugboot erstmalig den (Nord-) Atlantik vom nordamerikanischen Festland aus in Teiletappen bezwungen¹³⁸⁵ und damit den „Ruhm der gesamten Welt“^{c1386} erworben hatte, einen kompetenten und offenbar universal angesehenen „raid“-Kameraden^{c1387}. Wie die verbreitete Bezeichnung als ‚Partner‘ („companheiro“) nahelegt, handelte es sich also nicht mehr um ‚Konkurrenten‘ oder ‚Gegner‘ unterschiedlicher Nationalität. Vielmehr bildeten der „amerikanische Flieger“^{c1388} oder auch „yankee“-Flieger^{c1389} einerseits

¹³⁸⁴ Zur Idee und den Vorbereitungen des *raids* vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 08.02.1923, S. 1 f., hier S. 1 und „O ‚raid‘ Nova-York Rio de Janeiro [sic]“, in: O Paiz, 05.12.1922, S. 1 f., hier S. 1.

¹³⁸⁵ Zur Atlantiküberfliegung vgl. „Varias noticias. Raid aereo Nova York - Rio de Janeiro“, in: Brazil-Ferro-Carril, 01.08.1922, S. 451 und BURNS: Flying Firsts, diverse Seiten, insbesondere S. 76-130. Zu Hintons Biografie vgl. zudem „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 08.02.1923, S. 1 f., hier S. 1.

¹³⁸⁶ Im Original: „gloria do mundo inteiro“, vgl. „O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: O Paiz, 26.12.1922, S. 1. Ebenfalls als „heróe universalmente famoso“, vgl. „Echos do Carnaval“, in: O Paiz, 14. und 15.02.1923, S. 6; als „recordman‘ mundial“, vgl. „O ‚raid‘ Nova York Rio de Janeiro“, in: O Paiz, 20.02.1923, S. 5; als „campeão da aviação mundial“, vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 16.02.1923, S. 7; als „nome celebre na aviação mundial“, vgl. Alexandre de Albuquerque: „A tenacidade de dois heroes do ar“, in: O Paiz, 27.01.1923, S. 3. Laut Pinto Martins erwies sich die Zusammenarbeit mit einem „nome de reputação mundial na arte e sciencia de voar“ allein deswegen als unumgänglich, um die notwendige monetäre und materielle Unterstützung für die Unternehmung einzuwerben, vgl. „Vida Social“, in: O Paiz, 10.03.1923, S. 4.

¹³⁸⁷ Im Original: „companheiro do ‚raid‘“, vgl. „O ‚raid‘ Nova-York Rio de Janeiro [sic]“, in: O Paiz, 05.12.1922, S. 1 f., hier S. 1. Als „companheiro“ ebenfalls in „O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: O Paiz, 09.12.1922, S. 2 und „Atravessando as duas Americas pelos ares“, in: Jornal do Brasil, 02.02.1923, S. 7 und in zahlreichen weiteren Artikeln.

¹³⁸⁸ Im Original: „aviador americano“, vgl. exemplarisch A. L.: „Os mensageiros alados“, in: Revista da Semana, 26.08.1922, S. 3 (= innere Titelseite) (Abbildung 47) und „A conclusão do ‚raid‘ New-York-Rio. Aspectos principaes dessa brilhante proeza de aviação“, in: Brazil-Ferro-Carril, 15.02.1923, o. S. [Titelseite].

¹³⁸⁹ Im Original: „aviador ‚yankee‘“, vgl. exemplarisch „Raid Nova-York – Rio“, in: O Malho, 10.02.1923, S. 21.

und der (seinerzeit in den Vereinigten Staaten lebende¹³⁹⁰) „landsmännische Flieger“¹³⁹¹ oder auch „brasilianische Flieger“¹³⁹² andererseits, wie die damaligen Kommentatoren dem Kriterium der Nationalität folgend aufschlüsselten, ein binationales Pilotenteam.¹³⁹³

Pinto Martins' regionale Herkunft aus dem brasilianischen Nordosten¹³⁹⁴ spielte in den zeitgenössischen Diskursen dagegen eine untergeordnete Rolle, ließ sich darüber die Idee der Kooperation zwischen zwei Nationen oder Kontinenten doch weniger wirksam artikulieren.¹³⁹⁵ Vielmehr wurde Pinto Martins als Inbegriff eines

¹³⁹⁰ Pinto Martins war 1909 in die USA gegangen, um ein Ingenieursstudium zu absolvieren und erwarb dort Anfang der 1920er in einer Flugschule den Pilotenschein. Anschließend realisierte er mehrere *raids* zwischen nordamerikanischen Städten (darunter zusammen mit Hinton einen Flug in der *Sampaio Correia I* von New York nach Philadelphia) und flog im Polizeikorps von New York. Vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 08.02.1923, S. 1 f., hier S. 1 sowie COSTA: Síntese cronológica, S. 275; INCAER: História Geral, Vol. 2, S. 133 und BURNS: Flying Firsts, S. 159. Zum *raid* New York - Philadelphia vgl. „‘Raid’ Nova York - Rio de Janeiro“, in: Gazeta de Notícias, 10.08.1922, S. 5.

¹³⁹¹ Im Original: „aviador patricio“, vgl. exemplarisch „Raid Nova-York – Rio“, in: O Malho, 10.02.1923, S. 21.

¹³⁹² Im Original: „aviador brasileiro“, vgl. exemplarisch A. L.: „Os mensageiros alados“, in: Revista da Semana, 26.08.1922, S. 3 (= innere Titelseite) (Abbildung 47). Als „aviador brasileiro“ ebenso in „A conclusão do ‚raid‘ New-York-Rio. Aspectos principais dessa brilhante proeza de aviação“, in: Brazil-Ferro-Carril, 15.02.1923, o. S. [Titelseite].

¹³⁹³ Weitere Formulierungen zur Beschreibung des binationalen Paares wie folgt: „aviador patricio“ und „seu companheiro norte-americano“, vgl. „O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: O Paiz, 09.12.1922, S. 2; „aviador norte-americano“ und „nosso compatriota“, vgl. F. P.: „Noticiário Marítimo. Viagem arrojada“, in: Revista Marítima Brasileira, 03.1923, S. 1367 f., hier S. 1367; „o brasileiro e o yankee“, vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 07.02.1923, S. 1 f., hier S. 1.

¹³⁹⁴ Pinto Martins' Biografie ist bisher innerhalb der Luftfahrtgeschichte nur oberflächlich erforscht. Hinweise auf seine Lebensstationen finden sich vor allem in einem Artikel, der als Teil einer Publikation zum Jubiläum der Kleinstadt Mossoró, Geburtsort seines Vaters im Bundesstaat Rio Grande do Norte, erschien. 1892 geboren in Camocim (im Bundesstaat Ceará) zog Pinto Martins im Jahr 1900 mit seiner Familie nach Natal, wo er bis 1909 seine Schul- und Nautik-Ausbildung absolvierte und dann zum Ingenieursstudium in die Vereinigten Staaten übersiedelte. Ab 1911 lebte er wieder in Natal, während des Ersten Weltkrieges für zwei Jahre in Recife, um dann 1918 wieder in die USA zurückzukehren. Vgl. Caio César MUNIZ: Cearense foi co-piloto no primeiro vôo dos EUA ao Brasil, in: O Mossoreense, 12.02.2006, online verfügbar unter <http://www2.uol.com.br/omossoroense/120206/conteudo/universo.htm>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Vgl. ebenso die zeitgenössische Quelle „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 08.02.1923, S. 1 f., hier S. 1.

¹³⁹⁵ Nur vereinzelt wurde er als „cearense“, „filho do norte“ (für beide vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 07.02.1923, S. 1 f., hier S. 1), „cearense de nascimento“ (vgl. „As tres Americas ligadas pelo ar. Narrativa da primeira viagem aerea de

Brasilianers und Kristallisationspunkt der Nation stilisiert, erschien den Kommentatoren als „echt brasilianisch“¹³⁹⁶. Nicht zuletzt lieferte Pinto Martins selbst mit seinen Äußerungen, die in die lokale Presse eingingen, Steilvorlagen für die Betonung seiner Brasilianität. So erteilte er einem Reporter der im Bundesstaat Pará zirkulierenden Zeitung *Folha do Norte* die folgende Anweisung: „Não digam que sou piloto, aviador ou official, mas sómente que sou brasileiro. Isso muito me honra“¹³⁹⁷.

Letztlich vollzog sich in dem *raid* eine „Verbrüderung der zwei größten Länder Amerikas, die sich in der Tatsache symbolisiert, dass Herr Euclides Pinto Martins ein Sohn Brasiliens ist, der Partner des mutigen Piloten, Herr Walter Hinton,

Nova York ao Rio de Janeiro“, in: Revista da Semana, 24.02.1923, S. 21-24, hier S. 21), „filho do Ceará“ (Auszug aus einer Rede von Belisario Tavora als Vertreter der *cearensischen* Gemeinschaft in Rio de Janeiro, gehalten auf der Hommage des *Aero-Club* an die Flieger auf dem Gelände der Weltausstellung in Rio de Janeiro am 09.02.1923, vgl. „O sensacional ‚raid‘ Nova York-Rio“, in: Gazeta de Noticias, 10.02.1923, S. 3 und „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 10.02.1923, S. 1 f., hier S. 2) oder auch „nordestino tenaz“ präsentiert (vgl. „Conferencias“, in: O Paiz, 11.03.1923, S. 7). Seine regionale Herkunft ist vielmehr für die heutige Erinnerungskultur bedeutsam, die sich vor allem auf den Nordosten konzentriert und wohl darauf abzielt, die Beiträge lokaler ‚Sprösslinge‘ zu national und universal relevanten Entwicklungen herauszustreichen. So trägt beispielsweise der Flughafen in Fortaleza, Hauptstadt ‚seines‘ Bundesstaates Ceará, seinen Namen. Vgl. dazu ALVES: Brasil. Infra-estrutura aeroportuária, S. 100 f.; COSTA: Síntese cronológica, S. 275 und VIVEIROS: História da aviação, S. 45.

¹³⁹⁶ Im Original: „genuinamente brasileiro“, vgl. „O ‚raid‘ Nova-York Rio de Janeiro [sic]“, in: O Paiz, 05.12.1922, S. 1 f., hier S. 1.

¹³⁹⁷ „O ‚raid‘ Nova-York Rio de Janeiro [sic]“, in: O Paiz, 05.12.1922, S. 1 f., hier S. 1. Entsprechend erfolgt im selben Artikel die Reproduktion eines Telegrammes von Pinto Martins an seine Schwester mit dem Wortlaut „Toda a minha gloria é tua e do nosso Brasil“ (ebd., S. 2); Zitat wie oben und Unterüberschrift „Digam sómente que sou brasileiro!“ ebenfalls in „O arrojado ‚raid‘ de Nova York ao Rio“, in: Gazeta de Noticias, 05.12.1922, S. 3. Dort ist auch der Kontext der Anweisung von Pinto Martins an den Journalisten wiedergegeben. Als Unterüberschrift „Eu, de mim, não aspiro outra gloria, além de ser brasileiro, afirmou o aviador Pinto Martins“, in: „Quizeram vencer e venceram“, in: Jornal do Brasil, 09.02.1923, S. 7. Vgl. ebenso die abgedruckte Botschaft, unterschrieben von Pinto Martins mit dem Wortlaut „Eu de mim, não aspiro outra gloria além da de ser Brasileiro“, datiert auf den 08.02.1923, reproduziert in: ebd., S. 8. Weitere, vielfach reproduzierte patriotische Aussage von Pinto Martins: „Nunca me senti tão orgulhoso de ser brasileiro como no momento em que descí em aguas brasileiras“, vgl. „O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: O Paiz, 07.01.1923, S. 6, ebenso und zudem als verkürzte Überschrift „Nunca me senti tão orgulhoso de ser brasileiro“, vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 08.02.1923, S. 1 f., hier S. 2.

Hauptfiguren des gefährlichen Luftfahrt-Versuches.¹³⁹⁸ Mit anderen Worten: Das US-amerikanisch-brasilianische Duo vollbrachte mit dem Flug nicht nur eine räumlich verstandene Annäherung zwischen Nationen und Kontinenten, sondern es inkorporierte in seiner binationalen Zusammenarbeit bereits die Verbrüderungsidee. Die Piloten visierten die interkontinentale Union nicht nur an, sie waren gewissermaßen ein lebendiges „Symbol der Liebe, Symbol des Friedens, stärkendes Symbol der Solidarität zwischen zwei bedeutenden Nationen des großen Amerika“¹³⁹⁹, wie Alaor Prata, der Präfekt von Rio de Janeiro, in seiner Begrüßungsrede hervorhob. Dabei verwies die von ihnen gelebte Solidarität in guten wie in schlechten Zeiten zugleich auf die Zukunft der US-amerikanisch-brasilianischen Beziehungen:

„encarando bem do alto os interesses da humanidade, solidarios na mesma sublime pelea por esse ideal alevantado, que os Estados Unidos e o Brasil hão de continuar a marcha através dos tempos, como vós, amigos, muito amigos, em quaesquer circunstancias como vós unidos, muito unidos para os momentos de fortuna [...] ou para os momentos de adversidade [...]“¹⁴⁰⁰

Unterschiedliche Sinnbilder vermochten die beständige Beziehung der Fliegerkollegen und in Verlängerung davon den Zusammenhalt der von ihnen repräsentierten Nationen beziehungsweise Kontinente auszudrücken. So zeichneten die Begrüßungsworte der *Liga da Defesa Nacional* Martins und Hinton als die aus der griechischen Mythologie bekannten, im Sternbild verewigten Zwillingbrüder Kastor und Pollux: „Correndo pelos ares juntos, figurais na altura uma constelação, igual á de Castor e Pollux, que poderá ficar, d’ora avante, como symbolo da confraternisação das duas Americas“¹⁴⁰¹. Die Zusammenarbeit zwischen den beiden ‚Glanzlichtern‘ der Amerikas, Hinton und Martins, und

¹³⁹⁸ Im Original: „confraternização dos dois maiores paizes da America, symbolizada no proprio facto de ser filho do Brasil o Sr. Euclides Pinto Martins, companheiro do denodado piloto, Sr. Walter Hinton, figuras principaes do arriscado tentamen de aviação.“, vgl. „Associação Commercial“, in: O Paiz, 20.08.1922, S. 11.

¹³⁹⁹ Im Original: „[s]ymbolo de amor, symbolo de paz, symbolo confortador de solidariedade entre duas grandes nações da grande America“, vgl. Ausschnitt aus der Rede des Präfekten Alaor Prata, transkribiert in „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 09.02.1923, S. 1 f., hier S. 1.

¹⁴⁰⁰ Ebd.

¹⁴⁰¹ „O sensacional ‚raid‘ Nova York - Rio“, in: Gazeta de Noticias, 04.02.1923, S. 3. Vgl. ebenso „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 09.02.1923, S. 1 f., hier S. 2.

damit die unveränderbar ins Firmament gegossene Sternenkongstellat[i]on symbolisierten die mit diesem Flug festgeschriebene ‚Verbrüderung‘ der zwei Amerikas. Der Verweis auf den Himmel als Ort des Übermenschlichen garantierte dabei die Unveränderlichkeit und Ewigkeit dieser Beziehungen.¹⁴⁰²

In einem anderen Bild erweckten die beiden Fluggpioniere mit ihrem gemeinsamen Projekt Amerika als Gesamteinheit erst zum Leben: „E elles ahi vêm, abraçados, formando, a bem dizer, o coração da America nas duas partes que constituem o nucleo da sua vida – o Norte e o Sul, como os dois ventriculos.“¹⁴⁰³ Mit der durch diesen Flug vollbrachten Vereinigung der beiden „Herzkammern“ Süd- und Nordamerika wurde das Herz Amerikas, die Basis für ein Amerika geschaffen.

Dem Zusammenwirken von zwei Fliegern brasilianischer und US-amerikanischer Herkunft entsprach die Abbildung der Flaggen der „zwei großen Schwesterrepubliken“¹⁴⁰⁴ an den zwei Seiten des Rumpfes des Flugbootes, ergänzt durch die Aufschriften der damals (offiziellen) Landesnamen in der jeweiligen Landessprache: „Estados Unidos do Brasil“ (dt. „Vereinigte Staaten von Brasilien“) und „United States of America“ (dt. „Vereinigte Staaten von Amerika“).¹⁴⁰⁵ Adäquat zur engen binationalen Zusammenarbeit waren die Flaggen nicht einzeln, sondern

¹⁴⁰² Wörtlich lauten die vorausgehenden Worte: „O pacto, que concertastes, para tão atrevido empreendimento, não se dissolverá jamais, por haver sido firmado acima da terra, fóra dos dominios humanos, no espaço, que é o começo do céu. Ligados perante Deus, haveis de manter em vossas relações, que serão as das patrias que representais, o cunho que o Creador imprime a tudo em que influe com o seu prestigio divino – a eternidade“, vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 09.02.1923, S. 1 f., hier S. 2 und „O sensacional ‚raid‘ Nova York - Rio“, in: Gazeta de Noticias, 04.02.1923, S. 3.

¹⁴⁰³ „O sensacional raid. Nova York-Rio“, in: Gazeta de Noticias, 08.02.1923, S. 3.

¹⁴⁰⁴ Im Original: „duas grandes republicas irmãs“, vgl. „As tres Americas ligadas pelo ar. Narrativa da primeira viagem aerea de Nova York ao Rio de Janeiro“, in: Revista da Semana, 24.02.1923, S. 21-24, hier S. 22. Vgl. dazu auch INCAER: História Geral, Vol. 2, S. 133.

¹⁴⁰⁵ Die englischsprachige Aufschrift „[United] States of America“ ist auf dem Foto mit der Überschrift „Pará“, in: Careta, 13.01.1923, S. 29 fast vollständig erkennbar, lediglich das erste Wort ist undeutlich. Der entsprechende portugiesischsprachige Wortanfang „Est[...]“ lässt sich auf einem weiteren Foto von der anderen Rumpfseite errahnen, vgl. Revista da Semana, 03.03.1923, S. 23. Es konnten keine weiteren Bilder mit gut entzifferbarer Aufschrift ausgemacht werden. Gemäß der in einem Telegramm der beiden Flieger gemachten, naturgemäß verkürzten Angaben handelte es sich um die Schriftzüge „United States [of] America“ und „Estados Unidos [do] Brasil“, vgl. „Quizeram vencer e venceram“, in: Jornal do Brasil, 08.02.1923, S. 7.

als Ensemble abgebildet.¹⁴⁰⁶ Zudem spannte die Besatzung bei ihrer Ankunft zumindest in den brasilianischen Häfen die beiden nationalen Embleme auf je einer Seite zwischen den beiden Tragflächen auf und übersetzte somit die ihnen zugeschriebene Idee der nationsübergreifenden, kontinentalen ‚Verbrüderung‘ immer wieder auf ein Neues in einen symbolischen Akt.¹⁴⁰⁷

Auch bei diversen Festakten und Hommagen zu Ehren des Pilotenteams in Rio de Janeiro und anderen brasilianischen Städten repräsentierten zwei großformatige Staatsflaggen (ebenso wie die von Musikgruppen gespielten Nationalhymnen¹⁴⁰⁸) nicht nur die Herkunft der beiden Akteure und die Start- und Zielpunkte der Route, sondern evozierten zugleich die in dieser Unternehmung gespiegelte Zusammenarbeit zwischen den beiden Nationen.¹⁴⁰⁹ Eine in einem Atelier inszenierte und auf der Titelseiten der lokalen Presse reproduzierte Fotografie zweier

¹⁴⁰⁶ Gut erkennbar zum Beispiel auf dem Foto mit der Überschrift „Pará“, in: Careta, 13.01.1923, S. 29. Vgl. ebenfalls die Fotos zu den Artikeln: „Raid Nova-York – Rio“, in: O Malho, 17.02.1923, S. 20; „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 09.02.1923, S. 1 f., hier S. 1; „O sensacional ‚raid‘ Nova York - Rio“, in: Gazeta de Noticias, 04.02.1923, S. 3; „Pelos Ares de Nova York ao Rio“, in: A Gazeta, 08.02.1923, S. 1; „A ultima etapa de um vôo condoreiro“, in: Vida Domestica, 28.02.1923, S. 17 sowie die Ausführungen in „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 07.02.1923, S. 1 f., hier S. 1.

¹⁴⁰⁷ Gut erkennbar auf den Fotos zu den folgenden Artikeln: „Pará“, in: Careta, 13.01.1923, S. 29; „Ligando as Tres Americas Pelo Ar“, in: Revista da Semana, 17.02.1923, S. 11; „A Escala da Gloria“, in: ebd., S. 14; „A viagem aerea de Nova York ao Rio de Janeiro“, in: Ilustração Brasileira, 02.1923, S. 21. Vgl. ferner entsprechende Hinweise in „O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: O Paiz, 07.01.1923, S. 6; „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 08.02.1923, S. 1 f., hier S. 1 und in „O sensacional ‚raid‘ Nova York-Rio“, in: Gazeta de Noticias, 09.02.1923, S. 1. Für die bei der Ankunft in Rio de Janeiro von der Crew aufgespannten Flaggen vgl. zudem BURNS: Flying Firsts, S. 171.

¹⁴⁰⁸ Beide Hymnen wurden gespielt bei der Hommage des *Aero-Club* in Rio de Janeiro, vgl. „O sensacional ‚raid‘ Nova York-Rio“, in: Gazeta de Noticias, 10.02.1923, S. 3; entsprechend geplant für die Festlichkeiten in São Luis, vgl. „O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: O Paiz, 09.12.1922, S. 2; ebenso vorgesehen für ein Fest des *Club de Nataçao e Regatas* in Rio de Janeiro, vgl. „Rowing“, in: O Paiz, 21.02.1923, S. 8; zudem als feierlicher Abschluss der von der brasilianischen Marineluftfahrt ausgerichteten Festlichkeiten, vgl. „Vida Social“, in: O Paiz, 23.02.1923, S. 5.

¹⁴⁰⁹ Vgl. entsprechende Fotografien von den Fliegern vor einer Kulisse mit der brasilianischen und der US-amerikanischen Staatsflagge: einmal mit hohen Autoritäten, vgl. Ilustração Brasileira, 02.1923, S. 22 sowie Fotos zu den Artikeln „O sensacional ‚raid‘ Nova York-Rio“, in: Gazeta de Noticias, 10.02.1923, S. 3 und „Quizeram vencer e venceram“, in: Jornal do Brasil, 10.02.1923, S. 6; ein andermal bei einer Benefizveranstaltung im *Theatro São Pedro*, vgl. „Raid Nova York = Rio“, in: O Malho, 17.03.1923, S. 38 und Foto in: Careta, 17.03.1923, S. 25. Entsprechend waren alle im Hafen von São Luis geankerten Schiffe angehalten, eine US-amerikanische und eine brasilianische Flagge zum Empfang des Flugbootes hissen, vgl.

Mädchen, die in Recife erwählt wurden, bei einem Festumzug die beiden Nationen mithilfe riesiger Nationalflaggen zu repräsentieren, verbreitete diesen Gedanken in einem gedruckten Medium (Abbildung 50).¹⁴¹⁰

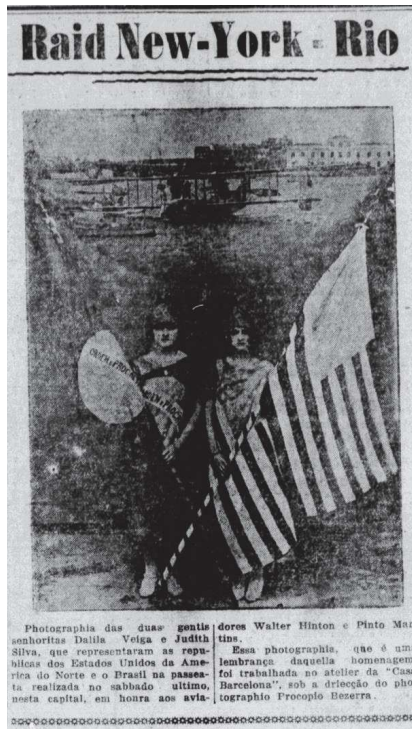


Abbildung 50: Procopio Bezerra, Atelier *Casa Barcelona*, Recife: [Ohne Titel], veröffentlicht als „Raid New-York-Rio“, in: *Jornal do Recife*, 03.02.1923, S. 1. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*.

„O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: *O Paiz*, 09.12.1922, S. 2. Beide Flaggen wurden zudem beim Empfang der Flieger in Rio de Janeiro von den Menschenmassen geschwungen, vgl. „O sensacional ‚raid‘ Nova York-Rio“, in: *Gazeta de Notícias*, 09.02.1923, S. 1. In Pinto Martins' Geburtsstadt Camocim winkten die Bewohner bei einem Umzug zudem mit Palmenblättern, die mit den Farben der beiden Nationalflaggen geschmückt waren, vgl. *BURNS: Flying Firsts*, S. 170.

¹⁴¹⁰ Procopio Bezerra, Atelier *Casa Barcelona*, Recife: [Ohne Titel], veröffentlicht als „Raid New-York-Rio“, in: *Jornal do Recife*, 03.02.1923, S. 1.

Anders als beispielsweise beim (eher spontan und zufällig und zudem in zwei Flugzeugen) vom Franzosen Roland Garros und dem Brasilianer Edu Chaves gemeinsam vollzogenen *raid* Santos - São Paulo, handelte es sich hier um ein von zwei Akteuren von Anfang bis Ende gemeinsam idealisiertes, geplantes und durchgeführtes Projekt¹⁴¹¹, das die (bisherige und zukünftig zu erwartende) Kooperation der beiden entsprechenden „Schwesterrepubliken“¹⁴¹² auf passende Weise zu symbolisieren vermochte.

Doch nicht nur die beiden Piloten, sondern drei weitere US-Amerikaner waren Teil der Besatzung beziehungsweise des erweiterten Teams der Flugunternehmung. Pinto Martins' Freund John Edward Wilshusen begleitete den Flug als Mechaniker, der Luftfahrtenthusiast George Thomas Bye als journalistischer Korrespondent und Repräsentant der Zeitung *New York World*, die den *raid* als Sponsor unterstützte, sowie als Spezialkorrespondent der argentinischen *La Nación*. Darüber hinaus war John Thomas Baltzell als Kameramann für die filmische (und fotografische) Dokumentation der Unternehmung im Auftrag von *Pathé News* zuständig.¹⁴¹³

Bei symbolischen Repräsentationen des *raids*, so auf der Landkarten-Illustration von oben (Abbildung 47), auf den Frontseiten der brasilianischen Zeitungen¹⁴¹⁴ oder bei den vielfältigen Hommagen in Rio de Janeiro standen

¹⁴¹¹ Zur Idee und Konkretisierung des *raids* siehe auch Fußnote 1384.

¹⁴¹² Im Original: „republicas irmãs“, vgl. obiges Zitat (Fußnote 1404).

¹⁴¹³ Zu allen dreien vgl. „O Almoço da Aviação Naval aos Heroes da Travessia Aerea Nova York – Rio“, in: *Revista da Semana*, 03.03.1923, S. 15 sowie die Angaben in „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: *O Paiz*, 08.02.1923, S. 1 f., hier S. 1. Die von den Akteuren selbst verwendete (und von zahlreichen Variationen innerhalb der brasilianischen zeitgenössischen Berichterstattung und der Sekundärliteratur divergierende) Schreibweise ihrer Namen geht aus den in einer brasilianischen Zeitung veröffentlichten Autografen hervor, vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: *O Paiz*, 09.02.1923, S. 1 f., hier S. 2. Zu den Akteuren vgl. außerdem die Angaben in INCAER: *História Geral*, Vol. 2, S. 133; BURNS: *Flying Firsts*, S. 156 ff. und 162; COSTA: *Síntese cronológica*, S. 275 und 277; LINHARES: *Aviação Naval Brasileira*, S. 48.

¹⁴¹⁴ Vgl. exemplarisch die zwei großformatigen Fotografien der Hauptakteure zum Artikel „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: *O Paiz*, 07.02.1923, S. 1 f., hier S. 1 sowie zum gleichnamigen Artikel in ebd., 08.02.1923, S. 1 f., hier S. 1 sowie (wenngleich teilweise kleinformatiger) zum Artikel „O sensacional raid. Nova York-Rio“, in: *Gazeta de Noticias*, 08.02.1923, S. 3 und zu „O sensacional ‚raid‘ Nova York-Rio“, in: *Gazeta de Noticias*, 09.02.1923, S. 1; für eigens angefertigte Zeichnungen der beiden Hauptakteure vgl. „Termina, hoje, a travessia aerea Nova York-Rio“, in: *O Imparcial*, 08.02.1923, S. 1 und diejenigen eines Künstlers mit dem Namen „Sylvio“ zum Artikel „Etapa final de uma jornada gloriosa!“, in: *A Rua*, 08.02.1923, S. 1; vgl. ferner Fotos zu „Ao termo de uma aventura gloriosa“, in: *Correio*

jedoch vor allem die beiden Piloten im Fokus.¹⁴¹⁵ Zum einen können sie tatsächlich als die zentralen Akteure dieser Unternehmung betrachtet werden, die ohne ihr Zutun kaum (ohne den Kameramann aber beispielsweise schon) hätte stattfinden können, weswegen es auch in anderen Kontexten durchaus üblich war – und das spiegeln die Diskurse zu Edu Chaves und den frühen Luftfahrtpionieren –, Piloten zu mutigen Heroen zu erheben, andere Beteiligte dagegen eher auszublenden. Zum anderen aber eigneten sich die beiden hier im Vordergrund stehenden Piloten in besonderem Maße als Repräsentationsfiguren der binationalen Zusammenarbeit, hätte diese Symbolisierung doch über die Darstellung eines fünfköpfigen Teams, unter denen nur ein Brasilianer ist, weniger gut funktioniert.¹⁴¹⁶

Nicht nur die Route zwischen zwei weit voneinander entfernten Nationen, sondern auch die Teamarbeit zwischen brasilianischem und US-amerikanischem Piloten boten also eine geeignete Projektionsfläche, um den *raid* im Zeichen der amerikanisch-brasilianischen Annäherung und ‚Verbrüderung‘ zu deuten. Dieses

da Manhã, 08.02.1923, S. 1; „Raid Nova-York-Rio“, in: Jornal Pequeno, 26.01.1923, S. 1; „Os heroes do ar“, in: Diario de S. Luiz, 14.12.1922, S. 1.

¹⁴¹⁵ Bei einer Benefizveranstaltung im *Theatro São Pedro* zierten die großformatigen und eingerahmten Portraits von Walter Hinton und Pinto Martins, umgeben von entsprechenden Staatsflaggen, die Wand hinter dem Ehrentisch, vgl. die Fotos wie folgt: zum Artikel „Raid Nova York = Rio“, in: O Malho, 17.03.1923, S. 38; zu „Nova York – Rio“, in: Revista da Semana, 17.03.1923, S. 28 und in Careta, 17.03.1923, S. 25.

¹⁴¹⁶ Eine Ausnahme stellt eine in brasilianischen Zeitungen reproduzierte Postkarte dar, die die Portraits aller fünf Akteure zeigt, vgl. Abbildung zum Artikel „Quizeram vencer e venceram“, in: Jornal do Brasil, 08.02.1923, S. 7 sowie zu „‘Raid‘ Nova York-Rio“, in: Jornal Pequeno, 20.01.1923, S. 1; Postkarte ebenfalls als fotografischer Abzug verfügbar im Archiv des *Museu Municipal de Jaú*. Wie die Bildunterschriften verdeutlichen, zeigt die Postkarte in jeweils eigenen kreisrund umrahmten Fotos von links nach rechts „Walter Hinton“, „E [sic] Pinto Martins“, „John E. Wilshusen“, „George T. Bye“ und „J. Thomas Baltzell“. Darunter und im Zentrum der Postkarte prangt die Inschrift „First Airplane Trans-Oceanic flight United States of America to Brazil 1922-1923“. Unten befinden sich ebenfalls kreisförmig eingerahmt links ein Abbild des Flugbootes mit der Beschriftung „Sampaio Correia II“, rechts eine kartografische Kontur des Doppelkontinents mit der andeutungsweise eingezeichneten Route und der Beschriftung der Start- und Zielpunkte „N.Y.“ und „Rio“. Der Sprache der Aufschrift nach zu urteilen handelt es sich um eine angloamerikanische Produktion. Offenbar steht hinter dieser Abbildung von fünf (und nicht nur zwei) Akteuren eine andere Absicht. So fokussiert sich die Botschaft jedenfalls nicht auf die binationale Zusammenarbeit zwischen einem US-amerikanischen und einem brasilianischen Repräsentanten. Ebendiese Medaillons der fünf Akteure (ohne die Aufschrift und die anderen Abbildungselemente) finden sich auch in der Bildserie mit der Überschrift „Ligando as Tres Americas Pelo Ar“, in: Revista da Semana, 17.02.1923, S. 11 veröffentlicht. Von diesen Ausnahmen abgesehen, sind sonst in der Mehrheit der Fälle nur die zwei Hauptakteure repräsentiert.

Moment der Vereinigung zweier Nationen bildet das Thema einer Illustration, die kurz nach der Ankunft des *Sampaio Correia II* in Rio de Janeiro erschien (Abbildung 51).¹⁴¹⁷

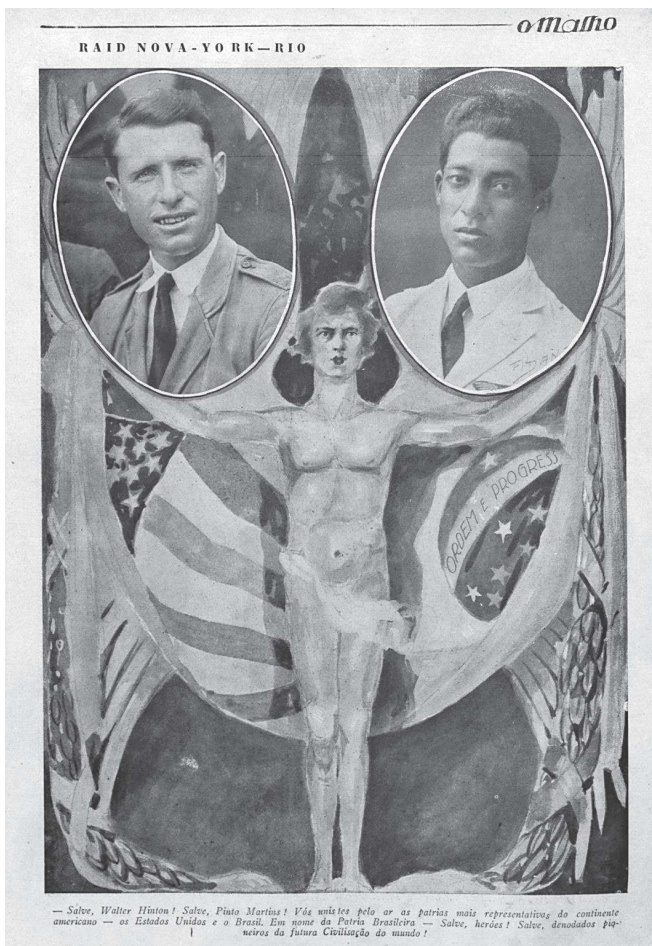


Abbildung 51: [Unbekannter Autor]: „Raid Nova-York- Rio“, in: O Malho, 17.02.1923, S. 21. Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.

¹⁴¹⁷ [Unbekannter Autor]: „Raid Nova-York- Rio“, in: O Malho, 17.02.1923, S. 21.

Mit Lorbeerkranzelementen an die Bildsprache von Siegesdarstellungen anknüpfend zeigt sie im oberen Bilddrittel jeweils zur Linken und zur Rechten Foto-Medaillons der beiden Hauptakteure Walter Hinton und Pinto Martins – auch hier fehlt der Rest der Mannschaft. Sie werden nahezu auf den ausgestreckten Armen einer symmetrisch im Bild positionierten allegorischen Figur getragen. Diese hält die US-amerikanische und die brasilianische Flagge hoch, die dank der in schwarz-weiß gehaltenen Farbgebung im Schatten ihres Körpers ineinander überzugehen scheinen. Lorbeerzweige am rechten und linken unteren Rand unterstreichen den symbolischen Sieg dieses Flugereignisses. Es ist ein bildnerisches Loblied auf diese beiden Pioniere, die mit ihrem Flug die beiden Nationen aneinander annäherten, wie auch die dazugehörige Bildunterschrift bekräftigt:

„Salve, Walter Hinton! Salve, Pinto Martins! Vós unistes pelo ar as patrias mais representativas do continente americano – os Estados Unidos e o Brasil. Em nome da Patria Brasileira – Salve, heróes! Salve, denodados pioneiros da futura Civilização do mundo!“¹⁴¹⁸

Auffällig ist die absolut symmetrische Bildkomposition, die sich auch in der sprachlichen Gestaltung der Bildunterschrift fortsetzt. Beide Akteure sind in der Darstellung – jeweils links und rechts – gleichermaßen repräsentiert. Gleich große Medaillons zeigen beide im Anzug, sie sind von gleich großen Flaggen umgeben und symmetrisch positioniert. Pinto Martins und Walter Hinton erscheinen weniger als Einheit, denn vielmehr als zwei von der allegorischen Figur zusammengehaltene Akteure. Auch im Textteil werden beide einzeln, doch mit denselben Worten gepriesen: „Sei begrüßt, Walter Hinton! Sei begrüßt, Pinto Martins!“ („Salve, Walter Hinton! Salve, Pinto Martins!“). Zwar erscheint Walter Hinton auf dem Bild links und im Textteil als erster und damit gemäß westlicher Schrift- und Bildkonventionen an erster Stelle, doch insgesamt gesehen überwiegen Symmetrie und Gleichwertigkeit in der Darstellung gegenüber Differenzen, Ungleichgewicht oder Asymmetrien.

Dies ist insofern bemerkenswert, als dass die in diesem Bild und in vielen anderen Zeugnissen symbolisierte Idee einer (pan-)amerikanischen Zusammengehörigkeit gegen Ende des 19. Jahrhunderts unter dem Zeichen der US-amerikanischen Vormachtstellung geboren worden war.¹⁴¹⁹ Die hier präsentierten,

¹⁴¹⁸ [Ohne Autor]: „Raid Nova-York- Rio“, in: O Malho, 17.02.1923, S. 21.

¹⁴¹⁹ Siehe dazu Fußnote 1373.

von Brasilianern geschaffenen Bild- und Textdiskurse und insbesondere die vorliegende Darstellung vermitteln dagegen vielmehr das Bild zweier gleichermaßen relevanter Nationen, deren Verhältnis nicht durch Machtasymmetrien beeinträchtigt war. Es handelte sich bei den hier im Fokus stehenden Nationen nicht nur um die „größten“ und „repräsentativsten“ der Amerikas¹⁴²⁰, sondern zugleich um diejenigen, die mit Walter Hinton und Pinto Martins die Akteure eines bedeutsamen Flugprojektes stellten, das für die ‚Verbrüderung‘ der beiden Teilkontinente stand. Ein Repräsentant des nördlichen und einer des südlichen Amerikas begegneten sich in diesem Ereignis also auf Augenhöhe und stellten mit dem heroischen Flugprojekt die „überlegenen Fähigkeiten der amerikanischen Rasse“¹⁴²¹ zur Schau. Damit stand Brasilien an der Seite der USA als entsprechender Vertreter des südlichen Teilkontinents. Entsprechend betonte ein Artikel über den vollendeten *raid*: „A formação natural e historica do Brazil reservou-lhe, ao sul do continente, papel similhante ao que a poderosa Republica dos Estados Unidos desempenha ao norte“¹⁴²².

Die in brasilianischen Antworten auf den Transkontinentalflug verbreiteten Imaginationen von den USA und Brasilien als jeweiligen Repräsentanten der beiden Subkontinente und damit gleichwertigen Akteuren verweisen auf die seinerzeit in Brasilien vorherrschenden Haltungen gegenüber dem nordamerikanischen Nachbarn und damit verbundene Selbstpositionierungen Brasiliens auf dem Kontinent. Während viele lateinamerikanische Nationen den panamerikanistischen Bestrebungen der USA kritisch oder zumindest ambivalent gegenüberstanden und Gegenprojekte lateinamerikanischer Zusammengehörigkeit (unter Ausschluss der USA) entwarfen¹⁴²³, stießen sie in Brasilien, das traditionellerweise eine besondere Nähe zu den USA pflegte, auf fruchtbaren Boden.¹⁴²⁴ Letztlich

¹⁴²⁰ Für die Originalzitate vgl. die Fußnoten 1344 und 1345.

¹⁴²¹ Im Original: „faculdades primaciaes da raça americana“, vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 07.02.1923, S. 1 f., hier S. 1.

¹⁴²² „A conclusão do ‚raid‘ New-York-Rio. Aspectos principaes dessa brilhante proeza de aviação“, in: Brazil-Ferro-Carril, 15.02.1923, o. S. [Titelseite].

¹⁴²³ Vgl. Emily S. ROSENBERG: World War I and "Continental Solidarity", in: *The Americas* Bd. 31 / H. 3 (1975), S. 313-334, passim sowie RINKE: Im Sog der Katastrophe, S. 282-286 und 293-297.

¹⁴²⁴ Entsprechend blieben die gegen den US-amerikanischen Imperialismus, die Monroe-Doktrin und deren Ergänzung in Form der *Roosevelt-Corollary* von 1904 gerichteten Stimmen hier – anders als im restlichen Lateinamerika – vergleichsweise zurückhaltend. Diese US-freundliche Haltung ging im Wesentlichen zurück auf die amerikanistische Konformitätspolitik des brasilianischen Diplomaten und Außenministers Baron von (Barão do) Rio Branco und

verfolgte Brasilien mit der Propagierung der panamerikanischen Verbundenheit jedoch eigene, nationale Ziele. So sollte die Unterstützung des mächtigen Nachbarn im Norden vor allem die brasilianische Vormachtstellung auf dem südamerikanischen Subkontinent sichern.¹⁴²⁵ Projekte einer gesamtamerikanischen Einheit waren insofern bis aufs Engste verknüpft mit der Aushandlung regionaler Rivalitäten und der Sicherung einer nationalen Führungsposition, wie sich auch in den Antworten auf diese Flugunternehmungen zeigte. Doch worauf fußte dieser hegemoniale Anspruch, womit konnte die Bedeutung Brasiliens für den (Teil-) Kontinent anhand dieser Flugunternehmung begründet werden?

Die viel beschworene Rolle Pinto Martins als „Denker des raids, wesentlicher Vorkämpfer und einer seiner Ausführenden“¹⁴²⁶ und damit die entscheidende Mitwirkung eines brasilianischen Akteurs an dieser Unternehmung erwies sich als zentral, um einen vorderen Platz für Brasilien auf dem Kontinent zu beanspruchen. Nicht nur vermochte er seine Nation in einem kontinental relevanten Ereignis heldenhaft zu repräsentieren, sondern zugleich schrieb er den Mythos von der Erfinder- und Fliegernation Brasilien und damit der Fähigkeit der eigenen ‚Rasse‘ fort: „o idealizador e um dos principaes realizadores do ‚raid‘ é

die daraufhin aufblühenden diplomatischen Beziehungen zwischen den USA und Brasilien in der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts. Nicht zuletzt stärkte der Kriegseintritt beider Nationen im Jahr 1917 den brasilianisch-US-amerikanischen Zusammenhalt auf einer weiteren Ebene. Vgl. Britta H. CRANDALL: *Hemispheric Giants. The Misunderstood History of U.S.-Brazilian Relations*, Lanham, Md. / Boulder, Colo. u. a. 2011, S. 24-31; CAPELATO: O "gigante brasileiro", S. 292; ROSENBERG: *World War I*, passim; RINKE: Im Sog der Katastrophe, S. 283. Zum Kriegseintritt der USA und den lateinamerikanischen Verflechtungen vgl. ebd., S. 130-191; zur Propagierung panamerikanistischer Ideen in Rio de Janeiro zwischen 1909 und 1919 über die Zeitschrift *Revista Americana* vgl. zudem BAGGIO: *Intelectuais Brasileiros*.

¹⁴²⁵ Vgl. BAGGIO: *Intelectuais Brasileiros*, S. 3-7; CRANDALL: *Hemispheric Giants*, S. 27; AZEVEDO: *Brasil no Pan-Americanismo*, S. 3. Eine vergleichbare Absicht schreibt Emily Rosenberg Argentinien zu, das mit dem von Mexiko initiierten Gegenprojekt zum ‚Brasilien-USA-Block‘ vordergründig für den Frieden und die Neutralität des amerikanischen Kontinents einzutreten schien, tatsächlich aber vor allem eine Allianz mit anderen lateinamerikanischen Nationen anstrebte, um der Vormachtstellung Brasiliens auf dem Subkontinent Einhalt zu gebieten und selbst als neue Führungsmacht emporzusteigen, vgl. ROSENBERG: *World War I*, passim.

¹⁴²⁶ Im Original: „pensador do raid, principal propugnador e um dos seus realizadores“, vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 07.02.1923, S. 1 f., hier S. 1. Vgl. ebenso die Bildunterschrift zu seinem Portrait (ebd.): „Pinto Martins, o engenheiro brasileiro, idealizador e principal realizador do ‚raid‘ Nova-York-Rio“. Anders formuliert: „Conforta-nos ainda mais a noticias que entre esses abnegados se acha um aviador de nacionalidade brasileira, que foi o idealizador da tentativa e é um dos seus heroicos executores“, vgl. „Uma grande prova de audacia e persistencia“, in: O Paiz, 27.01.1923, S. 1.

brasileiro, é um continuador da obra gigantesca de Bartholomeu de Gusmão e Santos Dumont, é um typo representativo desta raça de que nos envaidecemos¹⁴²⁷. Der Verweis auf die beiden Erfinderhelden war naheliegend, hatte die Erinnerung an deren Leistungen anlässlich des *Centenário* mit der Einweihung eines Denkmals für Bartolomeu de Gusmão am 7. September 1922 in seiner Geburtsstadt Santos und der Grundsteinlegung eines geplanten Monumentes für Santos-Dumont am 23. September 1922 in Rio de Janeiro doch einen Höhepunkt erreicht.¹⁴²⁸ Zudem befand sich Santos-Dumont vor Ort und war an den Hommagen zu Ehren von Pinto Martins und Walter Hinton in Rio de Janeiro beteiligt.¹⁴²⁹

Sogar mit Pinto Martins eigenen Worten, die er bei einer Konferenz im *Theatro da Paz* von Belém artikuliert und die in die Zeitungsberichte der folgenden Wochen einfließen sollten, konnte diese weit zurückreichende vordere Stellung Brasiliens, die einstmals wie nun auf dem nationalen Beitrag zu einer universalen Herausforderung fußte, beschworen werden. So zielte der *raid* seiner Ansicht nach darauf ab, ein „herausragendes menschliches Problem“ zu lösen, zum

¹⁴²⁷ „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 08.02.1923, S. 1 f., hier S. 1. Für ähnliche Gedanken mit Verweis auf brasilianische, aber auch jüngst erfolgreiche portugiesische Luftfahrthelden vgl. „Uma grande prova de audacia e persistencia“, in: O Paiz, 27.01.1923, S. 1.

¹⁴²⁸ Zum Denkmal für Bartolomeu de Gusmão vgl. Kapitel 1.1 und insbesondere Fußnote 160. Die Grundsteinlegung zu dem vom portugiesischen Flieger Sacadura Cabral angeregten Monument für Santos-Dumont wurde am 23. September zeremoniell begangen, für die Gestaltung des eigentlichen Denkmals rief die zuständige Kommission einen Wettbewerb aus. Vgl. dazu unter anderem: „O monumento ao Pioneiro da Aviação“, in: Revista da Semana, 30.09.1922, S. 27; „Artes e Artistas. Bellas Artes. Monumento a Santos Dumont“, in: O Paiz, 07.06.1923, S. 2. Zur aufblühenden Erinnerung an die Erfinderhelden vgl. ferner die ausführlichen Hommagen an Santos-Dumont in der Zeitschrift *Revista da Semana*, die zwischen August und Oktober 1922 anlässlich seines Besuches oder auch der Grundsteinlegung des Monuments erscheinen: Mario Ferreira: „O dominador dos Ares“ (12.08.1922, S. 5); „O Conquistador do Azul“ (12.08.1922, S. 18 f.); „Alleluja“ (07.10.1922, S. 3); vgl. ebenso „Looping the Loop“, in: Careta, 26.08.1922, S. 9.

¹⁴²⁹ Santos-Dumont erreichte Brasilien im August 1922 mit dem Dampfschiff aus Frankreich und brach im März 1923 wieder nach Europa auf. Zwischendurch besuchte er andere südamerikanische Länder wie Chile. Zu seiner Beteiligung an den Hommagen zu Ehren von Pinto Martins und Walter Hinton vgl. „O sensacional ‚raid‘ Nova York - Rio“, in: Gazeta de Noticias, 04.02.1923, S. 3; „O sensacional ‚raid‘ Nova York-Rio“, in: Gazeta de Noticias, 09.02.1923, S. 1; „O sensacional ‚raid‘ Nova York-Rio“, in: Gazeta de Noticias, 17.02.1923, S. 3 sowie das Foto von Santos-Dumont beim Empfang der Flieger und die dazugehörige Bildbeschreibung, veröffentlicht zum Artikel: „No pavilhão de caça e pesca“, in: Revista da Semana, 17.02.1923, S. 16. Vgl. ferner BURNS: *Flying Firsts*, S. 171.

„Fortschritt der Luftfahrt“ und der „Zivilisation“ beizutragen, ähnlich wie es auch schon über das Werk der frühen Luftfahrtpioniere hieß. Letztlich handele es sich um einen „großartigen Versuch, der der Welt zeigen wird, dass Brasilien weiterhin an der Spitze der Luftfahrt steht und die Erfolge teilt, die die Hellsichtigkeit und der Erfindergeist von Santos-Dumont – der Meister – für die Menschheit schufen“¹⁴³⁰. Dieser Flug als weiteres Werk eines Brasilianers für die Menschheit sicherte Brasilien also nicht nur einen ebenbürtigen Platz an der Seite der USA auf dem amerikanischen Kontinent, sondern zugleich einen vorderen Platz in der Welt.

Dabei erschien es auch nicht als hinderlich, den US-amerikanischen Flugpionier Wilbur Wright in die gloriose Kontinuitätslinie der brasilianischen Erfinderhelden miteinzureihen, wie es in manch einer Hommage geschah:

„Deve [...] o mundo a um brasileiro, esse grande sabio do século XVII que era Bartolomeu Lourenço de Gusmão, a primeira tentativa de aeronavegação efectuada em Lisboa [...]. Deve a aeronáutica, ainda, a outro brasileiro, a experiencia definitiva da dirigibilidade dos balões, realizada por Santos Dumont à volta da torre Eiffel, em Paris. A' dianteira dos preconizadores do mais pesado do que o ar caminhou, ainda, com Wilbour [sic] Wright, o nosso patricio com o seu livro de propaganda scientifica e os seus vãos celebres.“¹⁴³¹

Einstmals als Gegenspieler von Santos-Dumont inszeniert, der dessen Status als Erfinder des Flugzeuges und damit den Ruhm der ‚Erfindernation Brasilien‘ zu bedrohen schien¹⁴³², wurde er zu dieser Gelegenheit als Partner im gemeinsamen Prozess der Erfindung des ‚schwerer-als-Luft‘-Fluges präsentiert, der die US-amerikanisch-brasilianische Zusammenarbeit von Pinto Martins und Walter Hinton auf eine lang zurückreichende Grundlage zu stellen vermochte.

¹⁴³⁰ Im Original: „problema eminente humanitario“; „progresso da navegação aerea“; „civilização“ und „grandiosa prova, que mostrará ao mundo que o Brasil continúa na vanguarda da aviação, partilhando [sic] dos successos que a clarividencia e o espirito inventivo de Santos Dumont – o mestre – crearam para Humanidade“. Alle Zitate aus der Rede von Pinto Martins im *Theatro da Paz* von Belém, Anfang Dezember 1922, transkribiert in: „O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: O Paiz, 07.01.1923, S. 6. Für ähnliche Bezugnahmen auf Santos-Dumont in einem Interview mit Pinto Martins noch vor Beginn des Fluges vgl. „O ‚raid‘ aereo de Nova York ao Rio“, in: Gazeta de Noticias, 15.08.1922, S. 5.

¹⁴³¹ „O ‚raid‘ das duas Américas“, in: Pacotilha, 16.12.1922, S. 1. Vgl. ferner den Vorschlag der *Liga Aerea Nacional*, anlässlich des *raids* vier Bronzeplatten an den Häusern von Santos-Dumont, Wilbur Wright, Pinto Martins und Walter Hinton anzubringen, vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 08.02.1923, S. 1 f., hier S. 2.

¹⁴³² Vgl. dazu Kapitel 1.5.

Offenbar unterlagen die Machtkonstellationen zwischen den amerikanischen Staaten ständigen Aushandlungsprozessen und wurden von verschiedenen nationalen Werten aus unterschiedlich betrachtet. Dieser Flug eignete sich besonders, brasilianische Vorstellungen von der Ebenbürtigkeit zwischen Brasilien und den Vereinigten Staaten als den „größten Ländern“ des Kontinents wirkmächtig und anschaulich zu symbolisieren. Dies gelang nicht nur mittels der Konstruktion von Start- und Zielpunkt zu zwei gleichermaßen relevanten Schauplätzen der verkehrsräumlichen Erschließung des Kontinents, sondern vor allem über die Akteursebene. So stand das eng zusammenarbeitende binationale Pilotenteam für die Zukunft der interamerikanischen Beziehungen. Das zentrale Mitwirken eines brasilianischen Akteurs begründete dabei Brasiliens Stellung als würdiger Repräsentant des südlichen Teilkontinents und damit als Partner auf Augenhöhe an der Seite der USA als Vertreter Nordamerikas. Die an diesem *raid* abgelesene, mit dem Ersten Weltkrieg und Santos-Dumonts Visionen an Relevanz gewinnende Idee der ‚panamerikanischen Verbrüderung‘ war also bis auf das Engste verknüpft mit der Propagierung einer nationalen Vormachtstellung auf dem Subkontinent und somit dem brasilianischen Streben nach einem gleichberechtigten Platz an der Seite der USA auf dem Doppelkontinent und – in Verlängerung davon – auch in der Welt.

Raumzeitliche Visionen und Realitäten des raids

Auch wenn Hinton und Martins in vielerlei Hinsicht umsetzen konnte, was Santos-Dumont in den Jahren des Ersten Weltkrieges vorhergesehen hatte, so gab es doch einen entscheidenden Faktor, der die Vision der interamerikanischen Vernetzung von der Umsetzung (noch) deutlich unterschied: die Dimension der ‚Zeit‘. Welche Rolle spielt die Kategorie ‚Zeit‘ in Santos-Dumonts Schriften, bei der Realisierung des transkontinentalen *raids* und in den Antworten darauf? Inwiefern bestimmte die zeitliche Dimension die Lesart des *raids* als Ereignis der binationalen oder auch kontinentalen ‚Verbrüderung‘ und inwieweit wirkte sie sich auf die Heroisierung der Akteure aus?

Folgt man Santos-Dumonts Ausführungen in seinem auf dem Panamerikanischen Kongress von Washington gehaltenen Vortrag mit dem Titel „Wie das Flugzeug einen engeren Zusammenschluss der südamerikanischen Länder mit den Vereinigten Staaten bewirken könnte“¹⁴³³, so war es gerade die durch die

¹⁴³³ Für den englischen Originaltitel vgl. die Angaben in Fußnote 1370.

Luftfahrttechnologie ermöglichte Beschleunigung der Reisezeit, die zum Zusammenwachsen des amerikanischen Kontinentes führen sollte. Bisher seien die interamerikanischen Beziehungen von einer nicht nur räumlich, sondern vielmehr durch den Zeitfaktor bedingten Distanz geprägt: „To us who have lived in South America, New York seems more distant than Paris. A gulf of time and distance has separated us.“¹⁴³⁴

Die Hauptursache für diese raumzeitliche „Kluft“ sah Santos-Dumont in den schwierigen geo- und topografischen Bedingungen in Südamerika, die in vielen Regionen die vollständige Entwicklung der Standardtransportmittel wie Eisenbahn und Automobil verhindert habe:

„For commercial purposes and for international communication both railroad and automobiles reach a point where their utility ends. Mountains, forests, rivers, and seas block their progress, but the air affords an unhindered speedway to the aeroplane; it can travel over mountains, forests, and seas; it can unite continents.“¹⁴³⁵

Ähnlich wie in den brasilianischen Debatten um die Erschließung des nationalen Territoriums, die sich in den Deutungen von Chaves' Überlandflügen von 1912 und 1914 widerspiegeln, betrachtete Santos-Dumont (wie auch viele seiner brasilianischen Zeitgenossen¹⁴³⁶) die lokalen topografischen Voraussetzungen also als verkehrsgeografisches Hindernis, Luftfahrt wiederum als Heilmittel für die Integration des Kontinents und die ‚Verbrüderung‘ der Länder.

Doch er ging zugleich über diese vor allem räumlich gedachte Argumentationslinie hinaus, denn der Vorteil von Luftfahrt liege nicht nur in der Schaffung neuer, von topografischen Bedingungen unabhängiger Transportrouten, sondern auch in

¹⁴³⁴ Alberto Santos-Dumont: „How the aeroplane...“ (wie Fußnote 1370).

¹⁴³⁵ Alberto Santos-Dumont: „How the aeroplane...“, S. 230 f.

¹⁴³⁶ Ähnliche Gedanken lässt ein Artikel aus der Zeitschrift des brasilianischen *Aero-Club* anklingen. Er stammt vermutlich aus der Feder des brasilianischen Militärfliegers und technischen Leiters des *Aero-Club*, Bento Ribeiro Filho, der wenige Monate später als Repräsentant des brasilianischen *Aero-Club* am Pan-Amerikanischen Luftfahrtkongress in Chile teilnehmen sollte. Auch er zeichnet Luftfahrt als zukunftsweisendes Verkehrsmittel und Instrument zur ‚Verbrüderung‘ naturräumlich getrennter ‚Völker‘. So sei es ein „meio de comunicação, que, superior a qualquer outro, virá irmanar ainda mais os povos, até agora divididos por obstáculos naturais difficilmente transponíveis“. Anders als in den Schriften von Santos-Dumont, spielt der Faktor ‚Geschwindigkeit‘ beziehungsweise ‚Beschleunigung‘ der Verbindungen in Bento Ribeiro Artikel eine zu vernachlässigende Rolle. Vgl. B.[ento] R.[ibeiro] F.[ilho]: „Aviação. Considerações Geraes“, in: *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*, 09.1915, o. S. Zu Bento Ribeiro Filho (auch: Bento Ribeiro Carneiro Monteiro) vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 1, S. 430.

der Beschleunigung der Reisezeit über diese „hindernisfreie Luftverkehrs-Schnellstraße“¹⁴³⁷:

„The distance from New York to Buenos Aires, which is now over 20 days by steamship, will be abbreviated to a trip of a few days. With time and distance annihilated the commercial relations, so long deferred, will spontaneously develop. We shall have facilities for prompt communication. We shall get into closer contact. We shall become stronger in the bonds of understanding and friendship.“¹⁴³⁸

Distanz wurde also in Zeiteinheiten bemessen. Die „Distanz“ zwischen New York und Buenos Aires (die tatsächlich mit rund 8500 Kilometern gleich groß bleiben wird) verkürzt sich dieser Aussage nach künftig „auf eine Reise von wenigen Tagen“. Nach Santos-Dumont führte diese „Vernichtung“ von Zeit und Distanz natürlicherweise zu „unmittelbarer Kommunikation“, „engerem Kontakt“, zur Entwicklung „kommerzieller Beziehungen“ und zu „engeren Banden des gegenseitigen Verständnisses und der Freundschaft“. Mit anderen Worten: Santos-Dumont begriff die zukünftig zu erwartende Beschleunigung im Transportwesen im Sinne einer sowohl geografischen wie auch emotionalen Annäherung.¹⁴³⁹

Der Flug des brasilianisch-US-amerikanischen Pilotenteams, das eine ähnliche Strecke bewältigte wie die von Santos-Dumont imaginierte (von New York zwar nicht bis nach Buenos Aires, sondern ‚nur‘ nach Rio de Janeiro¹⁴⁴⁰), konnte jedoch kaum als ein Schritt in diese Richtung gedeutet werden. So gelang es ihnen weder, Santos-Dumonts Vorhersage einer Reisedauer von wenigen Tagen zu

¹⁴³⁷ Im Original: „the air affords an unhindered speedway“, vgl. Zitat zu Fußnote 1435.

¹⁴³⁸ Alberto Santos-Dumont: „How the aeroplane...“, S. 228.

¹⁴³⁹ Vgl. zudem die ähnliche Aussage: „By means of the aeroplane, the barrier of distance and lack of communication between the United States and South America, which so often develops into misunderstandings, may be utterly overcome“ (Alberto Santos-Dumont: „How the aeroplane...“, S. 234).

¹⁴⁴⁰ Gleichwohl geht aus einem Zeitungsartikel, der eine postalisch übermittelte Information der *United Press* vom 26.07.1922 wiedergibt, hervor, dass Pinto Martins und Walter Hinton eine Erweiterung der Route nach Buenos Aires und gegebenenfalls sogar über Kap Hoorn bis ins chilenische Valparaíso andachten, sollte der Transkontinentalflug ohne größere Schwierigkeiten verlaufen und sollten die atmosphärischen Bedingungen es zulassen, vgl. „O ‚raid‘ Nova York -Rio“, in: *Gazeta de Noticias*, 24.08.1922, S. 3. Noch zum Zeitpunkt der Ankunft in Rio de Janeiro war ungeklärt, ob die Fortsetzung bis nach Buenos Aires erfolgen würde, vgl. „As impressões dos tripulantes do Sampaio Corrêa II“, in: *Jornal do Brasil*, 09.02.1923, S. 8 und BURNS: *Flying Firsts*, S. 172 f.

entsprechen, noch, zumindest die Reisezeit des Schiffes von etwa 20 Tagen zu unterbieten.

Letztlich unterschieden sich auch ihre eigenen Planungen deutlich von der tatsächlichen zeitlichen Umsetzung. Während noch vor Beginn des *raids* am 17. August 1922 von einer Reisedauer von 97 Stunden¹⁴⁴¹ (also gut vier Tagen) die Rede war, so ist von einer späteren Kalkulation der Reisezeit von circa drei Wochen auszugehen. Dafür sprechen die vorgesehenen 14 Zwischenhalte zwischen New York und Rio de Janeiro¹⁴⁴² und vielfältige Informationen darüber, dass der *raid* ursprünglich spätestens am 7. September zur Eröffnung der Weltausstellung und den Feiern anlässlich des *Centenário* der brasilianischen Unabhängigkeit am Zielpunkt Rio de Janeiro enden sollte.¹⁴⁴³

Damit wäre die heroische Ankunft der beiden Flieger – bei planmäßiger Durchführung – mit einem großen Ereignis für die brasilianische Nation zusammengefallen, das die nationale Vereinnahmung der Unternehmung sicherlich ungemein gesteigert hätte, spielte doch Luftfahrt in den Inszenierungen der nationalen Gedenkfeiern in Brasilien, aber auch anderen lateinamerikanischen Republiken

¹⁴⁴¹ Vgl. „Varias noticias. Raid aereo Nova York - Rio de Janeiro“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 01.08.1922, S. 451. Dieselbe Zeiteinschätzung gibt Walter Hinton in einem Interview mit der *United Press*, das wiederum in der *Gazeta de Noticias* wiedergegeben ist. Die Zahl komme zustande basierend auf genauen Berechnungen, die von Sachverständigen bestätigt worden seien, vgl. „‘Raid‘ Nova York - Rio de Janeiro“, in: *Gazeta de Noticias*, 10.08.1922, S. 5. Vgl. für dieselbe Stundenzahlangebe ebenso „O ‚raid‘ Nova York -Rio“, in: *Gazeta de Noticias*, 24.08.1922, S. 3.

¹⁴⁴² Vgl. Abbildung 47 und Abbildung 48.

¹⁴⁴³ Vgl. dazu „Varias noticias. Raid aereo Nova York - Rio de Janeiro“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 01.08.1922, S. 451. Dort ist die Rede von einer Ankunft pünktlich zur Einweihung der „Exposição Internacional do Centenario da Independencia“. Laut einem anderen Artikel sei der *raid* „concebido para terminar em Setembro do anno passado, no apogeu das festas commemorativas do Centenario“, vgl. „A conclusão do ‚raid‘ New-York-Rio. Aspectos principaes dessa brilhante proeza de aviação“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 15.02.1923, o. S. [Titelseite]. Ein weiterer Artikel bestätigt die beabsichtigte Ankunft in Rio de Janeiro am 7. September 1922, vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: *O Paiz*, 08.02.1923, S. 1 f., hier S. 1. Vgl. ferner BURNS: *Flying Firsts*, S. 160 und 166. Er erwähnt ein Telegramm vom 7. September an den Präsidenten der brasilianischen Ausstellung, in dem Pinto Martins bedauert, nicht rechtzeitig zur Eröffnung in Rio de Janeiro anzukommen. Vgl. ferner diesbezügliche Aussagen der Flieger in Interviews: „O ‚raid‘ aereo de Nova York ao Rio“, in: *Gazeta de Noticias*, 15.08.1922, S. 5; „O ‚raid‘ aereo de Nova York ao Rio de Janeiro“, in: *Gazeta de Noticias*, 16.08.1922, S. 3; „O ‚raid‘ Nova York -Rio“, in: *Gazeta de Noticias*, 24.08.1922, S. 3.

eine nicht zu unterschätzende Rolle.¹⁴⁴⁴ So setzten zahlreiche brasilianische, aber auch ausländische Piloten (und erstmals auch brasilianische Pilotinnen) spektakuläre Flüge zu diesem Anlass um¹⁴⁴⁵ oder besuchten Brasilien auf anderem Wege – wie Santos-Dumont, der Rio de Janeiro am 14. August 1922 mit dem Dampfschiff erreichte. Auch in der zwischen September 1922 und Juli 1923 veranstalteten Weltausstellung (*Exposição Internacional*) zum *Centenário*

¹⁴⁴⁴ Allgemein dazu vgl. FERREIRA: *Epopéia bandeirante*, S. 279 f. und 284 f. Auch bereits bei den entsprechenden Gedenkfeiern zur 100-jährigen Unabhängigkeit Argentiniens am 25.05.1910 in Buenos Aires nahm Luftfahrt einen zentralen Platz ein, denn die ersten Flugzeuge sollten anlässlich dieses Ereignisses nach Argentinien importiert und zur Schau gestellt werden, vgl. KUHN: *History of Aeronautics*, S. 140-143. Für das Bestreben der Eliten der Andenstadt Cuzco, das peruanische *centenario* im Jahr 1921 mit einem Flugzeug einzuleiten, vgl. HIATT: *Rarefied Air* (Dissertation), S. 97 ff. Für eine 1924 vollbrachte Performance mit sechs Flugzeugen anlässlich der 100-Jahrfeier des entscheidenden Sieges im Unabhängigkeitskampf in der Schlacht von Ayacucho als Teil des peruanischen *centenario* vgl. zudem HIATT: *Flying "Cholo"*, S. 340.

¹⁴⁴⁵ So führte die jüngst (im April 1922) zur Pilotin diplomierte paulistanische Fliegerin Anésia Pinheiro Machado (1904-1999) zum *Centenário* zwischen 5. und 8. September 1922 als erste Frau einen vor allem aus diesem Grund viel beachteten, von der Stadt Rio de Janeiro prämierten und von Santos-Dumont beglückwünschten Flug von São Paulo zum *Campo dos Afonsos* in Rio de Janeiro durch, vgl. „O voo S. Paulo-Rio“, in: *Correio Paulistano*, 09.09.1922, S. 5 und siehe ebenso Hebe C. Boa-Viagem A. COSTA: *Elas, as pioneiras do Brasil. A memorável saga dessas mulheres*, São Paulo 2005, S. 287 f. sowie INCAER: *História Geral*, Vol. 2, S. 469 f. Weitaus weniger Resonanz erzielte ihre fast zeitgleich zur Pilotin ausgebildete Kollegin Thereza de Marzo (1903-1986), die am 07.09.1922 von São Paulo nach Santos fliegen wollte, um an den dortigen Feierlichkeiten zur Einweihung des Denkmals für Bartolomeu de Gusmão (siehe dazu Fußnote 160) teilzunehmen – entweder, weil der Flug letztlich nicht stattfand, oder, weil sie bereits kurz nach ihrer Pilotenprüfung diese Strecke im Hin- und Rückflug erfolgreich überwunden hatte. Zu ihrem Vorhaben vgl. „Aviação. Raid da senhorita Thereza de Marzo a Santos“, in: *Correio Paulistano*, 06.09.1922, S. 4. Es konnten in keiner der verfügbaren Zeitungen aus Rio de Janeiro und São Paulo Belege für die tatsächliche Durchführung des für den 07.09.1922 vorgesehenen *raids* São Paulo - Santos gefunden werden. Zu dem bereits vorher vollbrachten *raid* auf dieser Strecke vgl. exemplarisch: „S. Paulo. O primeiro ‚raid‘ de uma aviadora paulista“, in: *Jornal do Brasil*, 13.04.1922, S. 7 und „A navegação aerea“, in: *O Paiz*, 14.04.1922, S. 1. Den portugiesischen Fliegern Sacadura Cabral und Gago Coutinho gelang zwischen März und Juni 1922 erstmalig eine ebenfalls zu diesem Anlass vollführte Südatlantik-überquerung im Flugzeug (siehe dazu Kapitel 3.3). Der auf den 7. September terminierte *raid* des Argentiniers Teodoro Fels von Buenos Aires nach Rio de Janeiro scheiterte kurz vor Rio de Janeiro mit einem desaströsen Unfall, vgl. „Os raids do Centenario“, in: *A Gazeta*, 08.09.1922, S. 6. Auch der Flug des Chilenen Diego Aracena von Santiago de Chile nach Rio de Janeiro soll anlässlich des *Centenário* stattgefunden haben, wenngleich er die Hauptstadt nur verspätet erreichte, vgl. „Os raids do Centenario“, in: *A Gazeta*, 14.09.1922, S. 1 und Fußnote 1474.

spielten Flugzeuge und andere Artefakte und Materialien aus dem Bereich der Luftfahrt eine zentrale Rolle für die Zurschaustellung der ‚modernen‘ Nation.¹⁴⁴⁶

Doch der *raid* verzögerte sich letztlich aufgrund diverser technischer Schwierigkeiten zu einer „ebenso langwierigen wie turbulenten Strecke“^{c1447}, zu einer „wahrhaftigen Luft-Odyssee“^{c1448}. So war die Besatzung nach einer desaströsen Landung und folglich der Zerstörung und dem Untergang ihres Flugbootes an der kubanischen Küste bei Guantánamo knapp eine Woche nach Beginn der Unternehmung gezwungen, mit einem Kreuzer nach Florida zurückzukehren, um dort ein neues Flugboot, das *Sampaio Correia II*, in Empfang zu nehmen, das weitaus schlechtere technische Voraussetzungen für eine derartige Unternehmung bot als sein eigens zu diesem Anlass gefertigter Vorgänger.¹⁴⁴⁹ Von dort startete die Tour Anfang September zum zweiten Mal. Von der enormen Hitze verursachte Startschwierigkeiten führten zwischen September und Oktober 1922 zu einem fast einmonatigen Aufenthalt auf Haiti. Auch auf Trinidad verzögerte sich die Weiterreise wegen notwendiger Reparaturarbeiten um etwa diese Zeitspanne. Anfang Dezember¹⁴⁵⁰ 1922 landete das Flugzeug erstmalig auf brasilianischem

¹⁴⁴⁶ Vgl. dazu die Fotografien zur Weltausstellung von 1922 („Exposição Internacional 1922“) aus der *Coleção Augusto Malta* des *Museu da Imagem e do Som (MIS)* in Rio de Janeiro. In diesen wird der Fokus auf die Ausstellung von Luftfahrtmaterialien evident. Ebenso war angedacht, das *Fairey*-Wasserflugzeug, mit dem die portugiesischen Flieger Sacadura Cabral und Gago Coutinho im Frühjahr 1922 den Atlantik überquert hatten (vgl. dazu Kapitel 3.3), im portugiesischen Pavillon auszustellen, vgl. „O glorioso ‚raid‘ aereo de Lisboa ao Rio“, in: *Gazeta de Noticias*, 09.06.1922, S. 3. Zudem sollte der Pilot Orthon Hoover, der als Repräsentant der US-amerikanischen *Curtiss* schon länger in Brasilien (Marine-) Flieger ausbildete, während der Ausstellung Passagierflüge im Flugboot zwischen Rio de Janeiro und Niterói anbieten, vgl. „Aviação“, in: *O Malho*, 05.08.1922, S. 31. Allgemein zur Konzeption der Weltausstellung als Spiegel der ‚modernen‘ Nation mit all seinen Widersprüchlichkeiten und zum allgemeinen Kontext der Ausstellung vgl. Marly Silva da MOTTA: *A nação faz cem anos. A questão nacional no centenário da independência*, Rio de Janeiro 1992, S. 66-72 sowie SCHUSTER: *História, nação e raça*, S. 1.

¹⁴⁴⁷ Im Original: „percurso tão longo quanto accidentado“, vgl. „A conclusão do ‚raid‘ New-York-Rio. Aspectos principais dessa brilhante proeza de aviação“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 15.02.1923, o. S. [Titelseite].

¹⁴⁴⁸ Im Original: „verdadeira odysseia aérea“, vgl. F. P.: „Noticiario Maritimo. Viagem arrojada“, in: *Revista Maritima Brasileira*, 03.1923, S. 1367 f., hier S. 1367.

¹⁴⁴⁹ Zum Zustand des Ersatzflugzeuges vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: *O Paiz*, 08.02.1923, S. 1 f., hier S. 1. Zur exzellenten ersten Maschine vgl. „O ‚raid‘ aereo de Nova York ao Rio de Janeiro“, in: *Gazeta de Noticias*, 16.08.1922, S. 3.

¹⁴⁵⁰ Fälschlicherweise ist in der Luftfahrtgeschichte des *INCAER* die Rede von ihrer (unvorhergesehenen) Ankunft in Cunani (im damals kaum besiedelten Bundesstaat Amapá) am

Territorium, doch sollte es noch bis zum 08.02.1923 dauern, bis schließlich der Endpunkt Rio de Janeiro erreicht war.¹⁴⁵¹ Letztlich dehnte sich die Reisedauer von den ehemals vorgesehenen 97 Stunden¹⁴⁵² (also gut vier Tagen) oder auch höchstens drei Wochen wegen der vielen „Gefahren und Hindernisse aller Art“¹⁴⁵³ auf rund fünf Monate oder genau 175 Tage aus. Damit brachen sie allenfalls einen „Rekord der Vorfälle und Unfälle“¹⁴⁵⁴, wie der eigentlich enthusiastische Kommentator in *O Paiz* eingesteht.

Auch wenn die beiden Flieger weitaus später als von ihnen selbst vorgesehen eintrafen und damit die Eröffnung der großen Weltausstellung verpassten, so war diese immer noch im Gange und lieferte eine wirkmächtige Kulisse für Bilder von der Ankunft des *Sampaio Correia II* gegenüber den Ausstellungspavillons auf dem Wasser der Guanabara-Bucht und von den Hommagen an die Piloten auf dem Ausstellungsgelände in den darauffolgenden Tagen. Ausstellungsbesucher tummelten sich an den Kais vor den Pavillons, um das Flugzeug und die Flieger auf dem Ausstellungsgelände zu empfangen. Dieser Ort für die Wasserlandung wurde von den Vertretern der Empfangskommission bewusst vorgeschlagen, um

1. November 1922, vgl. INCAER: História Geral, Vol. 2, S. 133. Der Abgleich mit dem Quellenmaterial führt mich allerdings zu der Überzeugung, dass diese auf den 1. Dezember (oder allenfalls den 30. November) zu datieren ist. In Belém, dem ersten vorgesehenen Landepunkt in Brasilien, sollten sie am 1. Dezember ankommen, die Ankunft verzögerte sich aber aufgrund der verspäteten Benzinlieferung per Schiff um einen Tag, vgl. unter anderem „O arrojado ‚raid‘ de Nova York ao Rio“, in: *Gazeta de Noticias*, 05.12.1922, S. 3.

¹⁴⁵¹ Zu einer detaillierten Wiedergabe der Stationen, teilweise mit Datumsangabe, vgl. „As tres Americas ligadas pelo ar. Narrativa da primeira viagem aerea de Nova York ao Rio de Janeiro“, in: *Revista da Semana*, 24.02.1923, S. 21-24, hier S. 22 ff. und die Fortsetzung des gleichnamigen Artikels in: *Revista da Semana*, 03.03.1923, S. 21 ff., hier S. 22 f. Datenabgleich zudem mit den Angaben in COSTA: Síntese cronológica, S. 277 und LINHARES: Aviação Naval Brasileira, S. 48 sowie BURNS: Flying Firsts, S. 161-171 und INCAER: História Geral, Vol. 2, S. 133 f. Für eine Auflistung der Landedaten und -zeiten innerhalb Brasiliens vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: *O Paiz*, 08.02.1923, S. 1 f., hier S. 2. Daraus gehen viele mehrtägige und ein mehrwöchiger Aufenthalt an den brasilianischen Zwischenstationen hervor.

¹⁴⁵² Vgl. „Varias noticias. Raid aereo Nova York - Rio de Janeiro“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 01.08.1922, S. 451.

¹⁴⁵³ Im Original: „perigos e obstaculos de toda a sorte“, vgl. „A conclusão do ‚raid‘ New-York-Rio. Aspectos principaes dessa brilhante proeza de aviação“, in: *Brazil-Ferro-Carril*, 15.02.1923, o. S. [Titelseite].

¹⁴⁵⁴ Im Original: „record dos incidentes e accidentes“ (kursiv im Original), vgl. Alexandre de Albuquerque: „A tenacidade de dois heroes do ar“, in: *O Paiz*, 27.01.1923, S. 3.

den Symbolcharakter des Fluges zu unterstreichen.¹⁴⁵⁵ In den abgedruckten Fotos verbanden sich nicht nur zwei Embleme des Fortschritts, sondern auch zwei historische Momente der Nation: das in der Hauptstadt landende Flugzeug und deren teilweise brasilianische Besatzung einerseits und die anlässlich der *Centenário*-Ausstellung erbauten, die Fortschrittlichkeit der Stadt und Nation ausstrahlenden Pavillons des Ausstellungsgeländes samt der Besuchermassen als Verkörperung der ‚modernen‘ brasilianischen Nation anderseits.¹⁴⁵⁶

Auch der lange Reiseverlauf – und damit die ausbleibende raumzeitliche Verdichtung zwischen den Kontinenten – schien der Heroisierung der beiden Flieger nichts abzutun:

„Pouco importa, de facto, nestas gigantescas provas aereas, o prazo em que ellas se fazem. O essencial é mostrar que podem ser feitas, através de todas as difficuldades. Dia virá em que o aperfeiçoamento dosapparelhos permita o vôo continuo ininterrupto, contra todos os máos elementos da natureza. A questão é haver gente de fibra para essas grandes viagens aereas: é haver grandes navegadores do ar. O norte americano Hinton e o brasileiro Martins mostraram perfeitamente que são desses grandes pilotos com os quaes conta o futuro para realizar as maravilhas da rapidez de communicações entre os continentes da Terra.“¹⁴⁵⁷

Die Leistung dieses Pionierfluges und seiner „großartigen Piloten“ bestehe demnach vor allem in dem Beweis, dass diese Strecke grundsätzlich auf dem Luftweg überwindbar sei, die Beschleunigung dieser Verbindungswege bedürfe

¹⁴⁵⁵ Zu den diesbezüglichen Überlegungen der Kommission vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 03.02.1923, S. 1 f., hier S. 1.

¹⁴⁵⁶ Vgl. die folgenden Bildserien oder einzelnen Bilder: „Raid Nova York – Rio. Entrada triumphal na terra carioca“, in: O Malho, 17.02.1923, S. 20; „Raid Nova York – Rio. O desembarque dos triumphadores“, in: ebd., S. 22; „Raid Nova York – Rio. Apotheose Popular“, in: ebd., S. 23; „O remate feliz de uma gloriosa façanha“, in: Fon-Fon, 17.02.1923, S. 29; „Walter Hinton e Pinto Martins recebidos nos braços do povo carioca“, in: ebd., S. 31; „A Escala da Gloria. Amaranho na Guanabara“, in: Revista da Semana, 17.02.1923, S. 14; „Atracando na exposição da independencia“, in: ebd., S. 15; „No pavilhão de caça e pesca“, in: ebd., S. 16; „A conclusão da viagem de Nova York ao Rio, pelo ar“, in: Para Todos..., 17.02.1923, o. S.; „Quizeram vencer e venceram“, in: Jornal do Brasil, 09.02.1923, S. 7; „A ultima etapa de um vôo condoreiro“, in: Vida Domestica, 28.02.1923, S. 17. Zur Konzeption der Ausstellung als Inbegriff eines ‚modernen‘ Brasiliens siehe Fußnote 1455. Zur Hommage des *Aero-Club Brasileiro* auf dem Gelände der *Exposição Internacional* am 09.02.1923 vgl. exemplarisch „O sensacional ‚raid‘ Nova York-Rio“, in: Gazeta de Noticias, 10.02.1923, S. 3. Für weitere Hommagen und Empfänge auf dem Ausstellungsgelände vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 07.02.1923, S. 1 f., hier S. 1.

¹⁴⁵⁷ „Notas da Semana“, in: O Malho, 17.02.1923, S. 50.

jedoch technologischer Entwicklungen wie besserer und robusterer Flugmaschinen und sei daher der Zukunft vorbehalten. Oder wie es ein anderer Journalist ausdrückte: Der Pionierflug bereite die „die Wege, die die Verbindungen zwischen Nordamerika und Brasilien verkürzen werden.“¹⁴⁵⁸

Gleichzeitig ließen gerade die vielen Schwierigkeiten, die den *raid* ungemein verzögert hatten, Pinto Martins und Hinton als „Kraft-Menschen“¹⁴⁵⁹ und damit als Heldenfiguren hervorgehen. So liege die Bedeutung der Unternehmung genau darin, dass die beiden gezeigt hätten, „dass es in der Luftfahrt etwas Größeres gibt als die Apparate – die menschliche Seele, den unerschütterlichen Glauben, Hartnäckigkeit und die bis zu den äußersten Grenzen geführte Ausdauer“¹⁴⁶⁰. Entsprechend war es auch für Pinto Martins eine „Frage der Ehre, in der ‚Sampaio Correia II‘ in Rio de Janeiro anzukommen, auch wenn wir drei Jahre dazu brauchen“¹⁴⁶¹, wie er nach mehreren Havarien und Reparaturen im brasilianischen Nordosten verkündete.

Wenngleich dieser Flug also die „Schnelligkeit der interkontinentalen Verbindungen“¹⁴⁶² oder auch die „beschleunigten Kommunikationswege“¹⁴⁶³ nur vorbereiten, nicht aber unter Beweis stellen konnte, standen raumzeitliche Dimensionen derartiger Unternehmungen zumindest als Zukunftsvision im Fokus der Betrachtung. So zeigt allein der bloße Verweis auf das (zukünftig zu erwartende) raumzeitliche Potential von Luftfahrt in diesen Kommentaren, dass anlässlich dieses Flugereignisses in weitaus größerem Maße über derartige Aspekte nachgedacht wurde als noch in den ersten Jahren der Luftfahrt auf

¹⁴⁵⁸ Im Original: „as estradas que abreviarão as comunicações entre a America do Norte e o Brasil.“, vgl. „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 08.02.1923, S. 1 f., hier S. 1. Weiter vorne heißt es im selben Artikel (ebd.), es handle sich um ein „primeiro estudo serio para a navegação aerea futura entre as duas Americas“.

¹⁴⁵⁹ Im Original: „gente de fibra“, vgl. obiges Zitat (Fußnote 1457).

¹⁴⁶⁰ Im Original: „que na aviação ha alguma coisa maior do que os aparelhos – a alma humana, a fé inabalavel, a tenacidade e a persistencia levadas aos ultimos limites“, vgl. Alexandre de Albuquerque: „A tenacidade de dois heroes do ar“, in: O Paiz, 27.01.1923, S. 3.

¹⁴⁶¹ Im Original: questão de honra chegarmos ao Rio de Janeiro no ‚Sampaio Correia II‘, ainda que levemos tres annos para isso“, vgl. „O ‚raid‘ Nova York – Rio de Janeiro“, in: O Paiz, 26.12.1922, S. 1.

¹⁴⁶² Im Original: „rapidez de comunicações entre os continentes da Terra“, vgl. obiges Zitat (Fußnote 1457).

¹⁴⁶³ Im Original: „as estradas que abreviarão as comunicações“, vgl. obiges Zitat (Fußnote 1458).

brasilianischem Boden, als die (vom Faktor Zeit weitestgehend losgelöste) räumliche Dimension in den Diskursen überwog.

Selbst wenn der durch die Beschleunigung der Transporte zusammenrückende Raum für Santos-Dumont die ‚kontinentale Verbrüderung‘ quasi natürlicherweise nach sich zog, so bedeutet das nicht im Umkehrschluss, dass dem *raid* von New York nach Rio de Janeiro eine derartige Wirkung abgesprochen wurde. Vielmehr boten sich genügend andere Anknüpfungspunkte für eine Deutung des Flugereignisses im Zeichen der binationalen oder auch kontinentalen ‚Verbrüderung‘ und für die Heroisierung der Akteure, die zunächst dominierten. So wurde der Zusammenhalt weniger durch eine raumzeitliche Komprimierung, denn vielmehr über emotionale Nähe erreicht, wie die folgenden Verse eines Gedichts für die beiden Fliegerhelden ausdrücken: „Hinton, Pinto Martins em novo traço / Unem mais forte [impávidas?] nações / Não as separa a vastidão do espaço / Pois mais se estreitam pelos corações“¹⁴⁶⁴.

Manch ein Kommentator nutzte den Zeitfaktor gar als Aufhänger, um im Anschluss die Bedeutung des *raids* für den Kontinent, aber auch die Nation nochmals gesondert hervorzuheben:

„Para prova do valor moral dos cinco tripulantes e como base científica para as viagens futuras, que importa o tempo decorrido?

Os estudos estão feitos por ares nunca dantes navegados, e, para honra do Brasil, coube a um patricio illustre o projectar a experiencia e concorrer decisivamente para a sua realisação.“¹⁴⁶⁵

Der Jungfernflug zwischen den Teilkontinenten, an dem ein brasilianischer Akteur maßgeblich beteiligt war, und die damit gelegte Basis für zukünftige Unternehmungen waren somit Argument genug, um den Flug als (national) bedeutsame Unternehmung, die Akteure als Heldenfiguren hervorgehen zu lassen.

Auch wenn also die tatsächliche mehrmonatige Dauer dieses Transkontinentalfluges in keinsten Weise Santos-Dumonts Visionen von beschleunigten Verkehrswegen und einer damit einhergehenden geografisch-emotionalen Annäherung zwischen den Amerikas entsprechen konnte und die ursprünglich vorgesehene, symbolträchtige Ankunft des Flugzeuges zu den *Centenário*-Feiern damit

¹⁴⁶⁴ „Os bandeirantes do espaço“, veröffentlicht in der Rubrik „Club Tenentes do Diabo“, in: O Paiz, 12. und 13.02.1923, S. 9.

¹⁴⁶⁵ „Uma grande prova de coragem e persistencia“, in: O Paiz, 07.02.1923, S. 1 f., hier S. 1.

ausbleiben musste, boten sich genügend andere Anknüpfungspunkte, um die Akteure als Heroen, die Flugunternehmung im Zeichen der ‚interkontinentalen Verbrüderung‘ und als national bedeutsames Ereignis zu zeichnen. So betonten Kommentare zu den raumzeitlichen Realitäten des *raids* nicht nur die schwierigen Bedingungen, die ursächlich zu den Verzögerungen im Reiseverlauf geführt hatten, sondern präsentierten den unter brasilianischer Mitwirkung vollbrachten Pionierflug zudem als einen bedeutsamen ersten Schritt zu beschleunigten Verkehrsverbindungen zwischen den Amerikas. Bilder von der Ankunft der Flieger vor der wirkmächtigen Kulisse der Ausstellung zum *Centenário* taten ein weiteres, um die Unternehmung als national bedeutsames Ereignis zu inszenieren. Gerade also weil mit diesem Flug – wenngleich als Desideratum – auf die Vision eines zukünftig ‚zusammenrückenden‘ Amerikas verwiesen werden konnte, kam Brasilien (und den USA) als Herkunftsländern der daran beteiligten Akteure, eine Pionierrolle und damit eine herausgehobene Stellung auf dem Kontinent zu.

*Der raid als Abschluss und Brasilien im Mittelpunkt der fliegerischen
Erschließung des Kontinents*

Der *raid* New York - Rio de Janeiro schrieb nicht nur als Einzelereignis Geschichte, sondern auch als Schlüsselmoment im „Zeitalter der großen Luftfahrt-raids“¹⁴⁶⁶, das in der Nachkriegszeit große Teile der Welt erfassen sollte und in Brasilien mit dem *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires eingeleitet worden war. Diese „großen“ *raids* zielten auf die Überwindung weitläufiger Ozeane, Landstriche oder hoher Gebirge und damit auf eine kontinentale und kontinentübergreifende Erschließung verschiedener Weltregionen ab. Auch dem *raid* von New York nach Rio de Janeiro wurde als einem Element innerhalb unterschiedlicher transkontinentaler Flugunternehmungen Bedeutung zugeschrieben. Inwiefern vermochten derartige Deutungen die aus den bisher analysierten Narrativen abgeleiteten Selbstpositionierungen Brasiliens auf dem Kontinent oder gar in der Welt zu unterstreichen, zu ergänzen oder zu verstärken?

Gemäß der pathetischen Einleitung zu einer der ausführlichsten Wiedergaben der Flugunternehmung schienen die nunmehr vollbrachten Pionierflüge von Brasilien in alle vier Himmelsrichtungen (beziehungsweise nach Brasilien aus

¹⁴⁶⁶ Im Original: „época dos grandes raids de aviação“, vgl. „De Paris ao Indostão“, in: Fon-Fon, 07.06.1924, S. 34; „A viagem aerea de Nova York ao Rio de Janeiro“, in: Ilustração Brasileira, 02.1923, S. 21.

allen vier Himmelsrichtungen) eine erste Zäsur innerhalb der Ära der transkontinentalen *raids* zu markieren.¹⁴⁶⁷ Dabei komme dem *raid* New York - Rio de Janeiro eine besondere Bedeutung zu, denn er bilde den „letzten Arm“¹⁴⁶⁸ des mit diesen Flugunternehmungen beschriebenen „symbolischen Himmelskreuzes“¹⁴⁶⁹: „Um cruzeiro novo, constelação altíssima e gloriosa, acaba de estender-se triumphalmente sobre as abençoadas terras do Brasil. Quatro façanhas homéricas formam-lhe os braços, façanhas emprehendidas com asas [...]“¹⁴⁷⁰. Die Anspielung bezog sich auf das *Kreuz des Südens* (port. *Cruzeiro do Sul*), eine Gestirnskonstellation des südlichen Firmaments, deren vier auffallend helle Sterne ein markantes Kreuz bilden und die den Seefahrern des 16. Jahrhunderts eine wichtige Orientierungshilfe war.¹⁴⁷¹ Ein daran angelehntes, aber zugleich neuartiges viergliedriges Symbol am brasilianischen Himmel stand nun für „vier homerische Heldentaten“ aus dem Bereich der Luftfahrt, die sich über Brasilien abspielten.

So „streckte“ dieser Deutung nach Edu Chaves im Dezember 1920 auf der „Südroute“ von Rio de Janeiro nach Buenos Aires den „ersten Arm des unermesslichen Kreuzes“ aus.¹⁴⁷² Es folgten zwischen März und Juni 1922 Sacadura Cabral und Gago Coutinho, die mit ihrer heroischen „Überschreitung“ des Atlantiks von Lissabon nach Rio de Janeiro aus dem „Osten“ den „zweiten leuchtenden Arm“ „entfalteten“.¹⁴⁷³ Aus dem „ewigen Schnee herabgestürzt“ brachte der „Andenkondor Arocena [sic]“ – gemeint ist der chilenische Flieger Diego Aracena – im August / September 1922 beim Versuch, von Santiago de Chile nach Rio de Janeiro zu fliegen (der *raid* endete aufgrund eines Unfalles zunächst in Ubatuba) aus den „westlichen Kordillern“ die „erhabene Umarmung

¹⁴⁶⁷ Es handelt sich um die Einleitung zum Artikel „As tres Americas ligadas pelo ar. Narrativa da primeira viagem aerea de Nova York ao Rio de Janeiro“, in: Revista da Semana, 24.02.1923, S. 21-24, hier S. 21. Alle folgenden Zitate (markiert mit ebd.) entstammen dieser Quelle, wenn nicht anders angegeben. Die gesamte Einleitung ist in Großbuchstaben geschrieben. Um die Lesbarkeit zu erleichtern, verzichte ich hier auf diese Hervorhebung.

¹⁴⁶⁸ Im Original: „o ultimo braço da cruz siderea“, vgl. ebd.

¹⁴⁶⁹ Im Original: „symbolo heroico do cruzeiro“, vgl. ebd.

¹⁴⁷⁰ Ebd.

¹⁴⁷¹ Vgl. PAUL: Ordem e progresso, S. 256 f.

¹⁴⁷² Im Original: „O ‚Bandeirante dos Ares‘, Edu Chaves, alongou no roteiro do sul o primeiro braço da cruz immensuravel“, vgl. „As tres Americas ligadas pelo ar. Narrativa da primeira viagem aerea de Nova York ao Rio de Janeiro“, in: Revista da Semana, 24.02.1923, S. 21-24, hier S. 21.

¹⁴⁷³ Im Original: „Sacadura Cabral e Gago Coutinho, transpondo os atlanticos mares numa rajada heroica, desdobraram do oriente o segundo braço luminoso“, vgl. ebd.

des dritten Armes“.¹⁴⁷⁴ Für den vierten und letzten Arm sorgten Pinto Martins und Walter Hinton schließlich zwischen August 1922 und Februar 1923 mit ihrem *raid* von New York nach Rio de Janeiro:

„Ao symbolo victorioso do cruzeiro faltava apenas o braço septentrional que é como o que baixa do azul na suprema benção. Arrostando o furor tempestuoso dos ceus equatoriais, aos boléos entre lufadas e trovões, Walter Hinton e Pinto Martins completaram em aligero arranco de aguia o signo protector da patria brasileira.“¹⁴⁷⁵

Der diskursive Rückgriff auf Sterne zur Veranschaulichung und Symbolisierung aeronautischer ‚Glanzlichter‘ war naheliegend, konnten doch sowohl Sterne als auch Luftfahrer der himmlischen Sphäre zugeordnet werden. Bereits Augusto Severo fiel wie ein Stern vom Himmel, Santos-Dumont erschien den Brasilianern als aufgehender Stern am Firmament und Karikaturen zu Edu Chaves griffen in Anlehnung daran ebenso auf dieses Symbol zurück. Auch die enge Zusammenarbeit zwischen Pinto Martins und Hinton wurde im Zwillings-Sternbild Kastor und Pollux verbildlicht.¹⁴⁷⁶

Nunmehr sollten nicht mehr nur einzelne Sterne für singuläre ‚Glanzlichter‘ oder ‚Glanzgestalten‘ der Luftfahrt stehen, sondern ganze Sternkonstellationen für die neu erschaffenen ‚Wege-Räume‘ durch den Himmel oder auch Luftraum. Dabei war das *Kreuz des Südens* mehr als ein beliebiges Sternbild, auf das Bezug genommen wurde. Als Teil des auf der brasilianischen Flagge abgebildeten Himmels fungierte es als eine Art Symbol der Nation, ein „beschützendes Sternzeichen der brasilianischen Heimat“, wie es im obigen Zitat heißt. Gleichzeitig galt es als ein Sinnbild der südlichen Hemisphäre, ist es doch fester Bestandteil

¹⁴⁷⁴ Im Original: „Despenhado das neves eternas, o condor andino, Arocena, trouxe da cordilheira occidental o augusto amplexo do terceiro braço“, vgl. ebd. Der chilenische Militärflieger Diego Aracena [Aguilar] war am 29.08.1922 gemeinsam mit dem Mechaniker Arturo Ricardo Seabrook aufgebrochen, um einen transandinen *raid* von Santiago de Chile nach Rio de Janeiro zu vollbringen, musste den Versuch jedoch am 14.09.1922 wegen eines Unfalls in Ubatuba, an der Küste zwischen São Paulo und Rio de Janeiro, zunächst vorzeitig beenden. Mit einem Flugboot der brasilianischen Marine komplettierten sie den *raid* dann aber nachträglich am 25.09.1922. Vgl. INCAER: História Geral, Vol. 2, S. 132 und COSTA: Síntese cronológica, S. 272.

¹⁴⁷⁵ Vgl. „As tres Americas ligadas pelo ar. Narrativa da primeira viagem aerea de Nova York ao Rio de Janeiro“, in: Revista da Semana, 24.02.1923, S. 21-24, hier S. 21.

¹⁴⁷⁶ Vgl. entsprechende Kapitel, Abbildungen und Anmerkungen zu Augusto Severo (Kapitel 1.3, insbesondere Fußnote 502), Santos-Dumont (Kapitel 1.2, 1.4 und 1.5, Fußnote 382 sowie Abbildung 17 und Abbildung 23) und Edu Chaves (Kapitel 2, Fußnoten 857 und 1057 sowie Abbildung 35). Zu Pinto Martins und Walter Hinton vgl. außerdem Fußnote 1401.

der dortigen Himmelskuppel und auch nur dort zu erkennen.¹⁴⁷⁷ So handelte es sich bei diesen Unternehmungen, die jeweils einen hellen Stern dieser Gesamtkonstellation symbolisierten, um für die südliche Hemisphäre bedeutsame Ereignisse.

Während das *Kreuz des Südens* basierend auf seiner nautischen Relevanz für iberische Seefahrer aber auch infolge seiner Klassifizierung durch portugiesische Astronomen und seiner Erhöhung durch den portugiesischen Dichter Camões in *Os Lusíadas* lange Zeit untrennbar mit der Eroberungsgeschichte der ‚Neuen Welt‘ verbunden war¹⁴⁷⁸, symbolisierte das Sternbild des „neuen Kreuzes“¹⁴⁷⁹ in diesem Zusammenhang fliegerische Entdeckungsfahrten, in denen sich Brasiliens Rolle und Position gewandelt hatte. Brasilien war nun nicht mehr wie zu Zeiten der portugiesischen Seefahrten ausschließlich Ziel-, sondern zunehmend (so zumindest bei Edu Chaves *raid*) auch Startpunkt der Unternehmungen. Zudem handelte es sich bei den hier evozierten ‚Entdeckerfiguren‘ abgesehen von Gago Coutinho und Sacadura Cabral nun vorwiegend um Akteure der ‚Neuen Welt‘. Neben dem Amerikaner Walter Hinton und dem Chilenen Diego Aracena spielten die Brasilianer Pinto Martins und Edu Chaves eine bedeutende Rolle in der Formierung dieses aeronautischen ‚Kreuz des Südens‘. Brasilien, so die zugrundeliegende Botschaft, nahm also einen bedeutenden Platz in der fliegerischen Erschließung des Kontinents ein, sei es über die daran beteiligten nationalen Akteure, sei es über den fortgeschritten, ja als abgeschlossen gezeichneten Status der Einbindung in das Netz der kontinentalen Luftfahrtverbindungen. Nicht zuletzt markierte Brasilien in diesem Bild das Zentrum dieses Kreuzes und damit den symbolischen Mittelpunkt, von dem aus die Erschließung der Luftwege über den Kontinent ihren Lauf nahm. Die hier vorgestellte Einbettung des *raids* zwischen New York und Rio de Janeiro in einen größeren Kontext der transkontinentalen *raids* vermochte also die aus den anderen in diesem Kapitel analysierten Antworten hervorgehende selbstbewusste Selbstwahrnehmung von einer zentralen Stellung Brasiliens auf dem Kontinent mit einem viele Assoziationen hervorrufenden Bild wirkmächtig zu unterstreichen.

¹⁴⁷⁷ Entsprechend emotional äußert sich Pinto Martins über den Moment, als er die südliche Halbkugel erreicht: „Acredite que tornei a ver o Cruzeiro do Sul com as lagrimas nos olhos!“, vgl. „O sensacional ‚raid‘ Nova York-Rio“, in: *Gazeta de Noticias*, 09.02.1923, S. 3.

¹⁴⁷⁸ Vgl. dazu PAUL: *Ordem e progresso*, S. 256 f.

¹⁴⁷⁹ Im Original: „cruzeiro novo“. Für das vollständige Zitat und den Beleg siehe oben und Fußnote 1470.

Alles in allem konnte in den Antworten auf den Transkontinentalflug die schon in den Deutungen des *raids* Rio de Janeiro - Buenos Aires beschworene Vormachtstellung Brasiliens innerhalb Südamerikas auf weitere Weise fortgeschrieben werden. So zeichneten Repräsentationen des mit diesem Transkontinentalflug erschlossenen ‚Wege-Raumes‘ Brasilien und die USA als Pars pro Toto der jeweiligen, mit diesem Flug erstmalig verbundenen Subkontinente. Auch anhand der Akteurskonstellation, eines binationalen Pilotenteams, ließ sich nicht nur die Idee der ‚kontinentalen Verbrüderung‘, sondern zugleich die brasilianisch-amerikanische Zusammenarbeit auf Augenhöhe ablesen. In der Präsentation des *raids* als partnerschaftlich durchgeführte Unternehmung spiegelten sich brasilianische Vorstellungen von einem gleichberechtigten Platz für Brasilien als Repräsentant des südlichen Teilkontinents an der Seite der USA als unumstrittener Stellvertreter Nordamerikas. Wirkmächtige Bilder von der Ankunft eines Flugzeuges, das unter zentraler Beteiligung eines brasilianischen Akteurs einen Jungfernflug zwischen zwei Kontinenten, aber auch entlang der brasilianischen Nordküste vollbracht hatte, vor der Kulisse der dem ‚Fortschritt‘ huldigenden Ausstellung zum *Centenário* sowie die Zeichnung des *raids* nicht nur als Ausgangspunkt zukünftig beschleunigter Verkehrsverbindungen, sondern auch als Abschluss der luftfahrerischen Erschließung Südamerikas mit Brasilien als dessen Mittelpunkt taten ein weiteres, um nationale Bedeutung zu konstruieren.

Während dem *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires überwiegend über den Vergleich und die Deutung des Fluges im Zeichen eines Wettstreites nationale Bedeutung zugekommen war, überwog in den Antworten auf den Transkontinentalflug also die Idee der ‚Verbrüderung‘. Zugleich war der hier propagierten Verbrüderungsidee implizit eine Wettbewerbskomponente inhärent, die Brasilien über die Teilhabe an einem als ‚fortschrittlich‘ eingestuften Flugereignis gegenüber anderen südamerikanischen Nationen als würdiger Stellvertreter des südlichen Teilkontinents hervorgehen ließ. Wie auch über andere, nicht mehr auf den amerikanischen Kontinent bezogene Dimensionen der luftfahrerisch beschworenen Zusammengehörigkeit nationale Relevanz produziert werden konnte, darum geht es im nächsten Abschnitt (3.3).

3.3 DER SÜDATLANTIKFLUG DER PORTUGIESEN SACADURA CABRAL UND GAGO COUTINHO ZWISCHEN KOLONIALEN KONTINUITÄTEN UND BRASILIANISCHER SELBSTBEHAUPTUNG (1922)

Im Jubiläumsjahr 1922 sollte Brasilien nicht nur zum Zielpunkt transnationaler und transkontinentaler *raids* werden, sondern mit Carlos Viegas Gago Coutinho (kurz: Gago Coutinho, 1869-1959) und Artur de Sacadura Cabral (kurz: Sacadura Cabral, 1881-1924)¹⁴⁸⁰ auch zwei Flieger aus Portugal empfangen, die sich anlässlich des *Centenário* der brasilianischen Unabhängigkeit über den Atlantik auf den Weg nach Brasilien gemacht hatten. Am 30. März 1922 in Lissabon gestartet, steuerten und navigierten die zwei Repräsentanten der portugiesischen *Armada* insgesamt drei sukzessiv eingesetzte Doppeldecker-Wasserflugzeuge der britischen Firma *Fairey* in mehreren Etappen und aufgrund drastischer Pannen und wetterbedingter Zwangspausen über einen Zeitraum von mehr als zwei Monaten auf die andere Seite des Atlantiks bis nach Rio de Janeiro. Damit eröffneten sie nicht nur die Luftroute zwischen Portugal und Brasilien, sondern auch diejenige zwischen Europa und Südamerika.¹⁴⁸¹

Während in Hinblick auf die portugiesische Nation bereits einige Ergebnisse zu dieser Flugunternehmung und den Vorstellungen, die sie hervorgerufen hat,

¹⁴⁸⁰ Teilweise ist sein Name mit „Artur Sacadura Freire Cabral“ angegeben, so in CAMBESES JÚNIOR: *Primeira Travessia*, S. 4; in den zeitgenössischen Quellen auch „Saccadura“ (mit Doppel-c) geschrieben. Sein Autograf verweist allerdings auf die von ihm verwendete Schreibweise „Sacadura Cabral“, an der ich mich auch in dieser Arbeit orientieren werde, vgl. Karikatur aus der Feder von „Luiz Peixoto“ (Illustrator Luiz) mit Autograf, veröffentlicht zum Artikel von Thomaz Ribeiro Colaço: „Gago Coutinho ou a mentira da certidão de idade“, in: *Ilustração Brasileira*, 14.07.1922, S. 10 f., hier S. 11.

¹⁴⁸¹ Eine tabellarische Auflistung der Etappen samt jeweiligen Ankunfts- und Startzeiten und der zurückgelegten Distanz in Seemeilen findet sich in CAMBESES JÚNIOR: *Primeira Travessia*, S. 19; für eine ausführliche Routenbeschreibung vgl. ebd., S. 10-19. Eine weitere Schilderung der einzelnen Etappen, wenngleich mit einigen kleinen Fehlern bei Datums- und Ortsangaben, liefert Derek O'CONNOR: *Forgotten transatlantic odyssey*, in: *Aviation History* Bd. 25 / H. 5 (2015), S. 50-53. Vgl. zudem FRAGA: *Triunfo da navegação aérea*, S. 11-14. Während Gago Coutinho vor allem für die Navigation zuständig war, übernahm Sacadura Cabral die Aufgaben des Piloten, vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 2, S. 131 und CAMBESES JÚNIOR: *Primeira Travessia*, S. 7.

vorliegen¹⁴⁸², stehen derartige Analysen für Brasilien noch aus. Ähnlich wie bei den bisher fokussierten Flugpionieren beschränken sich die brasilianischen (oder zumindest auf brasilianische Perspektiven bezogenen) Forschungen zu dieser portugiesischen Expedition bisher auf biografische, ereignis-, technik- und wissenschaftsgeschichtliche Zugänge.¹⁴⁸³ Zudem nimmt der Atlantikflug in nationalistisch ausgerichteten Luftfahrtgeschichten wenig Platz ein – vielleicht, weil es sich bei den Akteuren nicht um Brasilianer handelte und deren nationale Bedeutung heutzutage insofern als eher gering eingeschätzt wird.¹⁴⁸⁴

Dabei zeugt bereits ein erster Blick in das Quellenmaterial von der hohen zeitgenössischen Resonanz auf diese Unternehmung in Brasilien. Am 5. Juni 1922 sollten die portugiesischen Pioniere nach einem langwierigen Überflug in diversen Etappen die an Brasiliens Nordostspitze gelegene Stadt Recife und damit den ersten Landepunkt auf brasilianischem Festland erreichen. Enthusiastische Menschenmengen und lokale Autoritäten nahmen sie dort (und in den folgenden

¹⁴⁸² So analysiert Miranda Repräsentationen des Transatlantikfluges in einer portugiesischen Zeitschrift vor dem Hintergrund der zunehmenden Bemühungen der portugiesischen Regierung, die Beziehungen zu Brasilien zu stärken: MIRANDA: Um "vôo" entre Portugal e Brasil. Für eine Kontextualisierung des *raids* innerhalb der portugiesischen Annäherungspolitik vgl. zudem die Ausführungen in FLORES: Tecnologia e estética do racismo, S. 197 und 305 sowie Paula Marques dos SANTOS / Paulo AMORIM: As relações Portugal-Brasil na primeira metade do século XX (1910-1945), in: Fernando de Sousa / Paula Santos / Paulo Amorim (Hg.): *As relações Portugal-Brasil no século XX*, Porto 2010, S. 121-140, hier S. 124.

¹⁴⁸³ Etwa im Überblicksheft CAMBESES JÚNIOR: Primeira Travessia. In diese Tradition reiht sich auch die militär- und wissenschaftsgeschichtliche Betrachtung eines portugiesischen Autoren ein, der den glorifizierenden Diskursen der Zeit jedoch allzu sehr verhaftet bleibt: FRAGA: Triunfo da navegação aérea. Areias interessiert sich zwar für die Reaktionen auf den Flug in unterschiedlichen brasilianischen Städten, von einer quellenkritischen Analyse der darin gespiegelten Identitätsentwürfe kann aber kaum die Rede sein, denn sein Erkenntnisinteresse an den eigentlich nur aneinandergereihten Transkriptionen aus zeitgenössischen Reden und Zeitungsartikeln besteht – wie er anführt – darin, die in einer von der Romantik geprägten vergangenen Epoche übliche Art zu schreiben und zu denken aufzuzeigen, vgl. AREIAS: Primeira travessia aérea, S. 82. Zudem handelt es sich bei dem Autor um einen Portugiesen, der 1947 nach Brasilien kam und als Vizepräsident des *Gabinete Português de Leitura* tätig war (vgl. Portugal já festejou descobrimento em maio, in: *Jornal do Commercio online*, 20.09.1998, online verfügbar unter http://www2.uol.com.br/JC/_1998/2009/cd2009l.htm, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018). Dies erklärt die an vielen Stellen mangelnde kritische Distanz zum Forschungsgegenstand. Nicht zuletzt sind die Quellenangaben vage und teilweise unvollständig. Daher dient sein Werk eher als fragmentarisches Quellenkompendium denn als eigentlicher Forschungsbeitrag.

¹⁴⁸⁴ So widmet die umfassendste brasilianische Luftfahrtgeschichte diesem *raid* lediglich eine Seite, vgl. INCAER: *História Geral*, Vol. 2, S. 131.

Tagen auch an weiteren Zwischenlandepunkten entlang der Ostküste) feierlich in Empfang.¹⁴⁸⁵ Am Zielpunkt Rio de Janeiro erwartete sie am 17. Juni nicht nur ein Konvoi aus 19 Militärflugzeugen, sondern auch eine brasilianische und portugiesische Flaggen schwenkende Menschenmenge auf Straßen und Hügeln der Stadt und sogar auf unzähligen Booten in der Guanabara-Bucht.¹⁴⁸⁶ In den nächsten Tagen und Wochen folgten vielfältige feierliche Begegnungen und Ehrerweisungen¹⁴⁸⁷, so dass einen guten Monat später in *O Malho* sogar von einer „Seuche an Hommagen“¹⁴⁸⁸ die Rede war.¹⁴⁸⁹

¹⁴⁸⁵ Für Recife vgl. „O raid aereo Lisboa-Rio. Em Recife“, in: Fon-Fon, 01.07.1922, S. 20 und „O ‚raid‘ aereo de Lisboa ao Rio“, in: Gazeta de Noticias, 06.06.1922, S. 1. Für Salvador da Bahia (Ankunft 8. Juni) vgl. „O glorioso ‚raid‘ aereo de Lisboa ao Rio“, in: Gazeta de Noticias, 09.06.1922, S. 3. Für Vitória (Ankunft 15. Juni) vgl. „O glorioso ‚raid‘ aereo de Lisboa ao Rio“, in: Gazeta de Noticias, 17.06.1922, S. 3. Vgl. für alle drei zudem AREIAS: Primeira travessia aérea, S. 59-64 und 67 ff. Für den Haltepunkt Porto Seguro (Ankunft 13. Juni) liegen keine Belege vor, es ist aber von ähnlich euphorischen Reaktionen auszugehen.

¹⁴⁸⁶ Vgl. „Looping the Loop. Os heróis dos ares“, in: Careta, 24.06.1922, S. 13; Bildserie „Os heroes do ar completam o extraordinario raid Lisbôa-Rio“, in: ebd., S. 22-25 sowie Fotos ohne Titel, in: ebd., S. 31 f.; Bildserie „Demos lugar ao nome lusitano“, in: Fon-Fon, 24.06.1922, S. 26-32; Artikel mit Fotos „Gloria ao Heroismo Lusitano!“, in: Gazeta de Noticias, 18.06.1922, S. 1 und 3 ff. Vgl. ferner Bildserie „Os aviadores portugueses no Rio“, in: Para todos..., 24.06.1922, S. 12 f., hier S. 13. Vgl. zudem eine Anzeige, die den Zuckerhut als besten Aussichtspunkt für die Ankunft der Flieger bewirbt: Gazeta de Noticias, 17.06.1922, S. 8.

¹⁴⁸⁷ Zum Fackelzug („marche-aux-flambeaux“), zu einem offiziellen Empfang beim Staatsoberhaupt, festlichen Mittag- und Abendessen (Banketten) unter anderem bei der Zeitung *Gazeta de Noticias* und beim *Aero-Club*, Treffen im kleinen Rahmen mit den Direktoren der Militär- und Marineflugschulen, einer von Menschenmassen besuchten Feldmesse („Missa Campal“), einer von der Zeitung *A Noite* ausgerichteten „Garden-Party“ auf dem Zuckerhut mit exklusiven Gästen aus Militär und Pressewesen sowie zu einer großen Feier („tarde de aviação“) mit den beiden Fliegern in der *Escola de Aviação Militar* vgl. diverse Fotos und Bildserien in: Fon-Fon, 24.06.1922, S. 33 f.; Careta, 24.06.1922, S. 19; *O Malho*, 24.06.1922, S. 30; *Ilustração Brasileira*, 24.06.1922, S. 5; Fon-Fon, 01.07.1922, S. 21, 26 ff. und 30; *O Malho*, 01.07.1922, S. 17, 20-23 und 25; Careta, 01.07.1922, S. 22 ff.; Fon-Fon, 08.07.1922, S. 22; *O Malho*, 08.07.1922, S. 21; Careta, 08.07.1922, S. 23 sowie die folgenden Artikel aus der *Gazeta de Noticias*: „Os gloriosos aviadores Saccadura e Gago Coutinho“ (20.06.1922, S. 3); „Continuam as homenagens a Saccadura Cabral e Gago Coutinho“ (21.06.1922, S. 3); „Homenagem aos gloriosos aviadores Saccadura Cabral e Gago Coutinho“ (22.06.1922, S. 5); „Extraordinarias homenagens a Saccadura Cabral e Gago Coutinho“ (27.06.1922, S. 3); „As homenagens aos heroes do ‚raid‘ Lisboa-Rio“ (30.06.1922, S. 2). Einen nach Tagen gegliederten detaillierten Überblick über das Festprogramm in Rio de Janeiro bietet AREIAS: Primeira travessia aérea, S. 75 ff.

¹⁴⁸⁸ Für den Originaltitel vgl. „Epidemia de Manifestações“, in: *O Malho*, 22.07.1922, S. 11.

¹⁴⁸⁹ Saccadura Cabral und Gago Coutinho hielten sich bis zum 04.10.1922 in Brasilien auf und kehrten dann per Schiff nach Lissabon zurück. Ähnlich wie die Ankunft gestaltete sich auch

Neben staatlichen und militärischen Autoritäten sowie diversen Akteuren aus dem Pressewesen und – wenig überraschend – aus dem Bereich der Luftfahrt und anderer Sportarten beteiligten sich an diesen feierlichen Akten insbesondere Institutionen, die einstmals aus portugiesischen (oder auch spanischen) Immigrantengruppierungen in Rio de Janeiro hervorgegangen waren.¹⁴⁹⁰ Auch in São Paulo (und dem benachbarten Campinas), das die beiden Flieger wenige Wochen nach ihrer Ankunft per Sonderzug aufsuchten, wurden sie bereits auf diversen (teilweise von euphorischen Demonstranten erzwungenen) Zwischenhalten, spätestens aber bei ihrer Ankunft an der *Estação da Luz* von einer enthusiastischen Menschenmenge, städtischen Autoritäten und portugiesisch ausgerichteten Vereinigungen empfangen.¹⁴⁹¹ Ein erster Blick auf die Titelseiten der Zeitschriften

der Abschied als Spektakel mit großen Menschenmassen, vgl. dazu: „Os dois heroes do ar“, in: *Gazeta de Noticias*, 05.10.1922, S. 2.

¹⁴⁹⁰ Zu den erst genannten Akteuren vgl. die Angaben in Fußnote 1487. In Bezug auf die portugiesisch und spanisch ausgerichteten Gruppierungen veranstalteten etwa die 1908 gegründete politische Vereinigung *Gremio Republicano Portuguez*, das 1837 von portugiesischen Immigranten gegründete kulturell ausgerichtete (*Real*) *Gabinete Portuguez de Leitura* oder der 1868 ins Leben gerufene Freizeitverein *Club Gymnastico Portuguez*, aber auch die *Colonia Hespanhola* Feierlichkeiten, Empfänge, Festessen und Bälle für die portugiesischen Flieger. Vgl. dazu die Bildserien in: Fon-Fon, 24.06.1922, S. 35; Fon-Fon, 01.07.1922, S. 23 f.; Fon-Fon, 08.07.1922, S. 18; Fon-Fon, 15.07.1922, S. 35; Careta, 08.07.1922, S. 17 und 20; O Malho, 08.07.1922, S. 28, 30 f. und 34; vgl. ebenso die Artikel „Homenagem a Saccadura Cabral e Gago Coutinho“, in: *Gazeta de Noticias*, 20.06.1922, S. 5; „As Homenagens a Sacadura Cabral e Gago Coutinho“, in: *Gazeta de Noticias*, 29.06.1922, S. 3. Zu den Institutionen und ihrer Geschichte vgl. Vitor Manoel Marques da FONSECA: *Associativismo português no Rio de Janeiro, 1903-1909*, in: Ismênia de Lima Martins / Fernando Sousa (Hg.): *Portugueses no Brasil: migrantes em dois atos*, Niterói, RJ 2006, S. 136-161, hier S. 144 und 150; Victor Andrade de MELO / Fabio de Faria PERES: *Associativismo e política no Rio de Janeiro do Segundo Império: o Clube Ginástico Português e o Congresso Ginástico Português*, in: *Topoi* Bd. 15 / H. 28 (2014), S. 242-265, passim sowie Marie-jo FERREIRA: *Os Portugueses do Brasil, atores das relações luso-brasileiras, fim do século XIX - início do século XX*. Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, online verfügbar unter http://www0.rio.rj.gov.br/arquivo/pdf/quartas_no_arquivo/2007/palestra_MarieJoFerreira.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, ohne Seitenangabe. Nicht zuletzt setzte sich die Planungskommission der allgemeinen Feierlichkeiten aus Akteuren der portugiesischen Migrantengemeinschaft von Rio de Janeiro zusammen, vgl. dazu AREIAS: *Primeira travessia aérea*, S. 75.

¹⁴⁹¹ Zu den Manifestationen in Campinas vgl. „Em Campinas“, in: O Malho, 22.07.1922, S. 20 und „Os heróis do espaço em Campinas“, in: ebd., S. 24. Zum Empfang in São Paulo vgl. Fotoserie „Brasil e Portugal, mais do que nunca, unidos!“, in: A Cigarra, 01.07.1922, o. S. Für ein reproduziertes Foto von den Menschenmengen und einer Beschreibung der Begrüßungszeremonie am Bahnhof von São Paulo vgl. zudem AREIAS: *Primeira travessia aérea*, S. 79 und 82. Laut Areias habe sich mancherorts eine Gruppe von Portugiesen auf das Gleis gelegt, um den Sonderzug zum Halten zu zwingen und sodann den Fliegern Ehren zu erweisen,

mit ihren großformatigen Hommagen, die mit der Ankunft der Flieger in Brasilien erschienen, unterstreicht die heldenhafte Verehrung der portugiesischen Akteure auf weitere Weise.¹⁴⁹²

Doch worin wurzelte die über Wochen anhaltende positive Resonanz, und wie lässt es sich erklären, dass ausgerechnet zur 100-Jahrfeier der politischen Unabhängigkeit von Portugal zwei portugiesische Flieger und damit zwei Repräsentanten der ehemaligen Kolonialmacht in bisher ungekanntem Ausmaß bejubelt wurden? Auch wenn einzelne elitäre Vertreter der in den 1910ern und 1920ern stark angewachsenen portugiesischen Immigrantengruppierungen in den großen Städten Rio de Janeiro und São Paulo¹⁴⁹³ die Haltung gegenüber den portugiesischen Fliegern und die Deutungen des Flugereignisses in manch einem Organ

vgl. dazu ebd., S. 82. Zu der aus dem *Club Portuguez* hervorgegangenen Vorbereitungskommission und für einen nach Tagen gegliederten Überblick über das Festprogramm in São Paulo vgl. ebd., S. 81.

¹⁴⁹² Eine Auswahl dieser Titelseiten steht im weiteren Verlauf dieser Arbeit im Fokus: Abbildung 56, Abbildung 58, Abbildung 60, Abbildung 61. Vgl. darüber hinaus die folgenden Frontseitenillustrationen: [Unbekannter Autor]: „Gloria aos dois grandes ‚azes‘ luzitanos“, in: A Cigarra, 15.07.1922; J. C. [J. Carlos?]: „Os heroicos aviadores Saccadura Cabral e Gago Coutinho que uniram ainda mais as duas patrias irmãs: Portugal e Brasil“, in: O Malho, 24.06.1922; [Unbekannter Autor]: „Bemvindos, Saccadura Cabral e Gago Coutinho, nossos irmãos d’além céu!“, in: Para todos..., 17.06.1922; [Unbekannter Autor]: [Ohne Titel], in: Revista da Semana, 17.06.1922; [Fabian Rio]: [Ohne Titel], in: Revista da Semana, 24.06.1922.

¹⁴⁹³ Gemäß der Angaben in Jeffrey Lessers Studie strömten zwischen 1900 und 1909 195.586 Portugiesen ins Land. Dabei handelte es sich mit einem Anteil von 32% an der Gesamtzahl der Immigranten in Brasilien nach den Italienern (mit 36%) um die zweitgrößte Herkunftsgemeinschaft. Zwischen 1910 und 1919 erhöhte sich die Zahl der portugiesischen Auswanderer auf 318.481, die nun mit 39% Anteil mit Abstand die größte Gruppe unter den Immigranten in Brasilien ausmachten (gefolgt von den Spaniern mit 22%). Zwischen 1920 und 1929 nahm die Anzahl der portugiesischen Emigranten mit 301.915 zwar leicht ab, doch bildeten sie mit 35% immer noch mit Abstand die stärkste Immigrantengruppierung innerhalb Brasiliens. Vgl. Jeffrey LESSER: *Negotiating National Identity. Immigrants, Minorities, and the Struggle for Ethnicity in Brazil*, Durham, N.C. / London 1999, S. 8 („Table 1. Immigrants Entering Brazil, 1880-1969, by Decade“) und S. 10 („Table 2. Percents of Immigrants Entering Brazil, 1900-1939, by Nationality and Decade“). Vgl. ferner Jeffrey LESSER: *Immigration, Ethnicity, and National Identity in Brazil, 1808 to the Present*, New York 2013, S. 101 („Table 4.2 Portuguese Immigration“). Für Einwanderungszahlen zu einzelnen Jahren vgl. zudem Ana Maria de Moura NOGUEIRA: *Como Nossos Pais. Uma História da Memória da Imigração Portuguesa em Niterói, 1900/1950*, Dissertação (Mestrado), Niterói, RJ 1998, S. 22 („Tabela 1. Emigração portuguesa para o Brasil segundo a estatística brasileira“) und S. 23 („Tabela 2. Emigração portuguesa para o Brasil, 1880-1945“). Zur vorwiegenden Ansiedlung dieser Gruppierungen in den Bundesstaaten São Paulo und Rio de Janeiro vgl. ebd., S. 32 („Tabela 7. Distribuição da população portuguesa no Brasil, por Estados, 1929“).

stark beeinflusst haben dürften¹⁴⁹⁴, sind die euphorischen Antworten sicherlich nicht allein darauf zurückzuführen. Angesichts der von unterschiedlichen Akteursgruppen getragenen und in diversen bedeutenden Presseorganen übermittelten enthusiastischen Aufnahme der Flieger ist vielmehr anzunehmen, dass die Repräsentationen dieses Fluges und seiner Akteure nicht nur der Wiederherstellung der universalen Bedeutung der portugiesischen Nation dienlich waren¹⁴⁹⁵, sondern vielmehr auch – und das gilt es im Folgenden zu zeigen – der Selbstvergewisserung der jungen brasilianischen Nation.

Die bisher von der Forschung ausgeklammerten, von diesem Südatlantikflug hervorgerufenen oder bekräftigten und sich in den dazugehörigen Deutungen spiegelnden Selbstpositionierungen Brasiliens in einem postkolonialen transatlantischen Kontext stehen daher im Fokus dieses Unterkapitels.¹⁴⁹⁶ Wie ließ sich anhand dieses von nicht-brasilianischen Akteuren durchgeführten Fluges nationale Relevanz konstruieren und inwiefern konstituierte sich diese aus dem transnationalen oder spezifischer dem transatlantischen Bezugsrahmen? Welche Rolle

¹⁴⁹⁴ Zur Rolle der portugiesischen Immigranten in Brasilien als Akteure der portugiesischen Annäherungspolitik und Sprachrohre der luso-brasilianischen Zusammengehörigkeit vgl. FERREIRA: *Portugueses do Brasil*. Allgemein zum Einfluss der portugiesischen Immigrantelélite auf die Presse in Rio de Janeiro, v. a. auf *O Jornal do Comércio*, *O Paiz* und *Correio da Manhã* vgl. SODRÉ: *História da imprensa*, S. 332 und OLIVEIRA: *Questão nacional*, S. 135, Fußnote 3.

¹⁴⁹⁵ Portugal war besonders zur Zeit der politischen Krise der Ersten Republik an engeren Beziehungen zur ehemaligen brasilianischen Kolonie interessiert, nicht zuletzt, um die universale Bedeutung Portugals wieder aufleben zu lassen, damit den eigenen Glanz nach innen wiederherzustellen und so die gespaltene Nation zu einen. Gleichzeitig galt es, die portugiesische Befähigung zur (in Afrika noch andauernden) Kolonialherrschaft am Beispiel des verheißungsvollen, einstmals von Portugal kolonisierten Brasiliens nach außen unter Beweis zu stellen. Entsprechend fasst Miranda die Bedeutung der Flugunternehmung für Portugal zusammen: „Era uma espécie de paliativo, com grande valor simbólico, para curar as ‚doenças‘ da República.“, vgl. MIRANDA: Um „vôo“ entre Portugal e Brasil, S. 495 f. Allgemein zu Portugals Interesse an dieser Flugunternehmung und der politischen Situation vgl. ebd., S. 489 ff. sowie FLORES: *Tecnologia e estética do racismo*, S. 306 f. und Marie-jo FERREIRA: *As comemorações do primeiro centenário da independência brasileira ou a exaltação de uma modernidade luso-brasileira*, in: Daniel Aarão Reis / Denis Rolland (Hg.): *Modernidades Alternativas*, Rio de Janeiro 2008, S. 119-138, hier S. 120 ff.

¹⁴⁹⁶ Zur Vielfalt der Imaginationen des Atlantiks in der Geschichte vgl. den Überblick in CONRAD: *Globalgeschichte*, S. 209 sowie jüngst erschienen: Michael NORTH: *Zwischen Hafen und Horizont. Weltgeschichte der Meere*, München 2016, S. 209-212. Zum ‚portugiesischen Atlantik‘ vgl. außerdem A. J. R. RUSSELL-WOOD: *The Portuguese Atlantic, 1415-1808*, in: Jack P. Greene / Philip D. Morgan (Hg.): *Atlantic History: A Critical Appraisal*, Oxford / New York 2009, S. 81-110.

spielten die historisch gewachsenen Beziehungen zwischen Portugal und Brasilien, wie wurden diese gezeichnet und welchen Platz nahm Brasilien in diesem Gefüge (oder auch darüber hinaus) ein? Wo lassen sich die Deutungsmuster zu dieser Unternehmung verorten zwischen der Propagierung kolonialer Kontinuitäten einerseits und nationaler Selbstbehauptung anderseits?

Das Unterkapitel gliedert sich in zwei Abschnitte. Zunächst geht es darum, die brasilianischen Reaktionen auf den Transatlantikflug genauer zu fassen: Welche Bedeutungen wurden dem Pionierflug eingeschrieben, wie wurden seine Akteure in der brasilianischen Presse repräsentiert? Im zweiten Teil steht dann die darauf aufbauende und sich in diversen Deutungen und Darstellungen des *raids* spiegelnde Selbstvergewisserung und -positionierung Brasiliens im post-kolonialen transatlantischen Kontext im Fokus.

Pionierflug und ruhmreiche Fortsetzung der maritimen Expansionsfahrten

Wie beim *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires und bei dem späteren Transkontinentalflug handelte es sich auch bei diesem Projekt um einen Pionierflug. Während der Nordatlantik bereits 1919 von diversen Akteuren in Flugzeugen und Luftschiffen auf unterschiedlichen Routen überquert worden war¹⁴⁹⁷, bezwangen die beiden Portugiesen erstmalig fliegerisch und navigationstechnisch den Südatlantik und eröffneten damit die Luftroute zwischen Europa und dem süd-amerikanischen Teilkontinent. Die brasilianischen Zeitgenossen waren sich des Pioniercharakters dieser Unternehmung bewusst. So reproduzierte die *Gazeta de*

¹⁴⁹⁷ So hatte im Mai 1919 eine Gruppe US-amerikanischer Marineflieger (darunter Walter Hinton) unter dem Kommando von Albert Read zum ersten Mal erfolgreich den Atlantik in diversen Teiletappen in Flugbooten überflogen, vgl. dazu Fußnote 1385. Die Briten John William Alcock und Arthur Brown überquerten vom 14. auf den 15. Juni 1919 in 16 Stunden den Atlantik erstmals im Direktflug zwischen Neufundland und Irland im Doppeldecker-Flugzeug. Im Juli 1919 fand ein Hin- und Rückflug zwischen England und New York und damit erstmals auch eine Atlantiküberquerung von Ost nach West im englischen Luftschiff R 34 statt. Vgl. WOHL: *Spectacle of Flight*, S. 13 und KLUßMANN / MALIK: *Lexikon der Luftfahrt*, S. 321. Für eine Überblickstabelle und Karte vgl. auch MACKWORTH-PRAED: *Aviation*, S. 252 und 311; für frühere, gescheiterte Versuche, im Ballon oder Luftschiff den Atlantik zu überqueren, vgl. Joshua STOFF: *Transatlantic Flight: A Picture History. 1873-1939*, Mineola, N.Y. 2013, S. 1-5; für in den Vorkriegsjahren angedachte Versuche der Atlantiküberquerung im Flugzeug vgl. ebd., S. 6 f.; für den ebenfalls Mitte Mai angegangenen, aber fehlgeschlagenen Versuch des australischen Piloten Hawker und seines Mechanikers Grieve, den Atlantik von Neufundland aus in Richtung Europa zu überfliegen, vgl. „As travessias aereas do Atlantico“, in: *Gazeta de Noticias*, 20.05.1922, S. 1. Für eine Visualisierung bisher vollbrachter Routen über den Atlantik siehe Abbildung 52.

Noticias einen Artikel samt Karte aus der französischen Sportzeitschrift *Le Miroir des Sports*, der den *raid* Lissabon - Rio de Janeiro folgendermaßen innerhalb bisher durchgeführter Atlantiküberquerungen einordnete: „É a primeira vez que o Atlantico sul foi transposto a vôo em quasi toda a sua largura [...] o Atlantico sul não conheceu até o presente senão navegadores marinhos“¹⁴⁹⁸. Es handelte sich also um einen Jungfernflied durch einen bisher nur maritim erschlossenen Raum. Die zum Artikel veröffentlichte Karte visualisierte dieses Alleinstellungsmerkmal der Südatlantik-Luftroute gegenüber des bereits auf mehreren Strecken fliegerisch durchkreuzten Nordatlantiks auf einen Blick (Abbildung 52).¹⁴⁹⁹

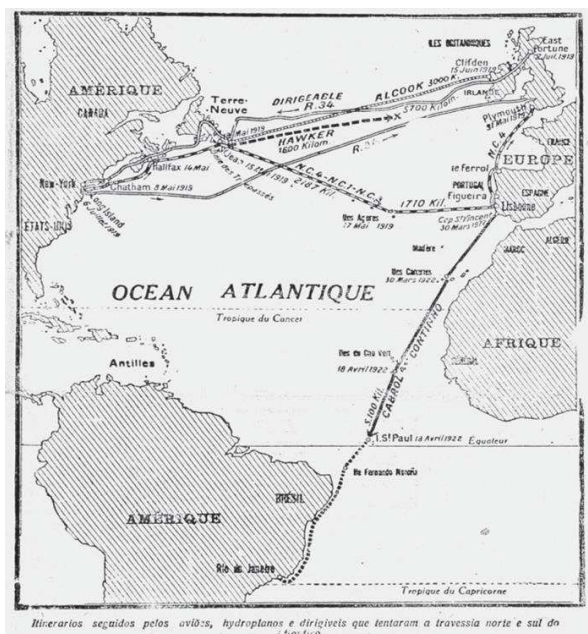


Abbildung 52: Karte „Itinerarios seguidos pelos aviões, hidroplanos e dirigíveis que tentaram a travessia norte e sul do Atlantico“ zum Artikel „As travessias aereas do Atlantico“, in: *Gazeta de Noticias*, 20.05.1922, S. 1. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*.

¹⁴⁹⁸ „As travessias aereas do Atlantico“, in: *Gazeta de Noticias*, 20.05.1922, S. 1.

¹⁴⁹⁹ „Itinerarios seguidos pelos aviões, hidroplanos e dirigíveis que tentaram a travessia norte e sul do Atlantico“, veröffentlicht zum Artikel „As travessias aereas do Atlantico“, in: *Gazeta de Noticias*, 20.05.1922, S. 1.

Doch die Südatlantikroute verband nicht nur Europa mit Südamerika, sondern zugleich Portugal mit Brasilien. Entsprechend hoben brasilianische Journalisten die Bedeutung des Fluges für die „Vereinigung der beiden Länder“^{c1500}, für die „Intensivierung der internationalen Beziehungen“^{c1501}, für die Etablierung der „Luft-Verbindung zwischen den beiden Schwesternationen“^{c1502} oder auch für das „ewige Gefühlsbündnis unserer Übersee-Brüder“^{c1503} hervor. Dabei ging die mit diesem *raid* bestärkte Zusammengehörigkeit – anders als beim Transkontinentalflug und dem *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires – über freundschaftliche Beziehungen hinaus, denn die Flieger übermittelten die „Grüße eines Volkes, das nicht nur Freund, sondern auch Bruder ist! ...“^{c1504}. Wie die hier angeführten Begriffe der ‚Schwesternationen‘ („patrias irmãs“), der ‚Übersee-Brüder‘ („irmãos de além mar“) oder auch des ‚Brudervolkes‘ („povo [...] fraterno“) verdeutlichen, handelte es sich also um die fliegerische Anbindung zweier Nationen, die in einer Art Verwandtschaftsverhältnis standen.¹⁵⁰⁵ Die Verbindung zwischen Europa und Südamerika und damit die kontinentalen Dimensionen des Fluges rückten dagegen – anders als beim *raid* von New York nach Rio de Janeiro – eher in den Hintergrund.¹⁵⁰⁶

Nicht nur portugiesische, sondern auch brasilianische Zeitgenossen betrachteten den Transatlantikflug als eine ruhmreiche Fortsetzung der von Portugal ausgehenden maritimen Expansionsfahrten des 15. und 16. Jahrhunderts, aus denen schließlich die Eroberung und Kolonisierung des portugiesischen Amerikas

¹⁵⁰⁰ Im Original: „união dos dois paizes“, vgl. „Portugal-Brasil. O grande ‚raid‘ aereo Lisboa-Rio“, in: Fon-Fon, 22.04.1922, S. 19.

¹⁵⁰¹ Im Original: „estreitamento de relações internacionaes“, vgl. „Gloria ao Heroismo Lusitano!“, in: Gazeta de Noticias, 18.06.1922, S. 1.

¹⁵⁰² Im Original: „ligação, pelos ares, entre as duas patrias irmãs“, vgl. „Os dois heroes do ar“, in: Gazeta de Noticias, 05.10.1922, S. 2.

¹⁵⁰³ Im Original: „eterna aliança affectiva dos nossos irmãos de além mar“, vgl. „Gloria ao Heroismo Lusitano!“, in: Gazeta de Noticias, 18.06.1922, S. 1.

¹⁵⁰⁴ Im Original: „saudações de um povo, além de amigo, fraterno! ...“, vgl. „O ‚raid‘ aereo de Lisboa ao Rio“, in: Gazeta de Noticias, 06.06.1922, S. 1.

¹⁵⁰⁵ Für ähnliche, in Portugal vorherrschende Verwandtschaftsmetaphern in Bezug auf das Verhältnis zu Brasilien vgl. FERREIRA: Comemorações, S. 122.

¹⁵⁰⁶ Nur selten fand die mit dem Flug vollbrachte Anbindung der beiden Kontinente explizite Erwähnung und wenn, wie in diesem Beispiel, dann meist nur im Zusammenspiel mit der nationalen Dimension: „approximar as nações e os continentes, estabelecendo um commercio mais íntimo e mais rapido de idéas e amizades“, vgl. Notas da Semana“, in: O Malho, 08.04.1922, S. 23.

folgte und damit das heutige Brasilien hervorging.¹⁵⁰⁷ Wie der Chronist João Garôa urteilte, ließen Gago Coutinho und Sacadura Cabral „die glorreiche Heldentat von 1500“ – gemeint ist die als Gründungsdatum des portugiesischen Amerikas erinnerte Ankunft der ‚Entdeckungsflotte‘ unter Pedro Álvares Cabral in Brasilien – mit diesem Flug „in der heutigen Zeit wiederaufleben“¹⁵⁰⁸. Analog zum Text erweckte das schmuckvoll gestaltete Kapitälchen zu Beginn des Artikels den Eindruck, dass es sich bei dem Transatlantik-*raid* um ein weiteres Kapitel einer lange zurückreichenden, ruhmvollen Geschichte handelte (Abbildung 54). *O Tico-Tico* machte eine derartige Kontinuitätslinie in der Überschrift explizit: „Glorias de Portugal! 1500 – caminho marítimo do Novo Mundo. 1922 – caminho aéreo do Continente Sul Americano“¹⁵⁰⁹. Bereits vor der Ankunft der Flieger auf brasilianischem Festland beschworen Kommentare diese Vorstellung: Wie schon im Jahr 1500 sei Brasilien 1922 erneut im April – gleichermaßen Monat der Ankunft der Flotte von Álvares Cabral an der Ostküste des zukünftigen Amerikas als auch der portugiesischen Flieger in brasilianischen Hoheitsgewässern – von der Kunde einer tapferen Unternehmung der Nachfahren ihrer ‚Entdecker‘ aufgewühlt worden, hieß es in einer Anfang Mai veröffentlichten Wochenrückschau.¹⁵¹⁰

Gerade weil sich auf dieser Route vorher nur Seefahrer bewegten, lag eine Einbettung in die maritime Expansionsgeschichte nahe. Darüber hinaus handelte es sich bei den zentralen Akteuren dieser Überfahrt erneut um Portugiesen. Ob als „rechtmäßige Nachkommen von Gama und Cabral“¹⁵¹¹ oder als „Enkel der

¹⁵⁰⁷ Zu derartigen portugiesischen Deutungen vgl. MIRANDA: Um "vôo" entre Portugal e Brasil, S. 491 f. und 494 ff. Vgl. ferner FLORES: Tecnologia e estética do racismo, S. 305. Die portugiesische Perspektive geht nicht zuletzt hervor aus den abgedruckten Quellen aus dem portugiesischen *Arquivo Histórico da Força Aérea* in CAMBESES JÚNIOR: Primeira Travessia, S. 2, 20 und 22. Diese setzen den Flug in Beziehung mit den portugiesischen Karavellen der Expansionszeit und Akteuren wie Heinrich dem Seefahrer, Vasco da Gama oder Pedro Álvares Cabral. Vgl. ferner das Quellenmaterial aus dem *Arquivo Municipal do Porto*, verfügbar unter <http://gisaweb.cm-porto.pt/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Dort finden sich Hommagen und Postkarten portugiesischer Autoren- oder Herausgeberschaft, die mit unterschiedlichen ikonografischen Elementen die Ära der portugiesischen Expansionsfahrten evozieren.

¹⁵⁰⁸ Im Original: „Gago e Sacadura, revivendo o feito glorioso de 1500, em nossa era“, für beide Teilzitate vgl. João Garôa: „Ave! Portugal!“, in: A Vida Moderna, 29.06.1922, S. 7.

¹⁵⁰⁹ „Glorias de Portugal!“, in: O Tico-Tico, 28.06.1922, S. 17.

¹⁵¹⁰ Vgl. Mozart Lago: „Águas passadas“, in: Ilustração Brasileira, 13.05.1922, S. 13.

¹⁵¹¹ Im Original: „lídimos descendentes do Gama e de Cabral“, vgl. Julio Freire: „Chronica...O Espírito Novo“, in: A Vida Moderna, 27.04.1922, S. 7. Als „Descendentes de

bedeutendsten Seefahrer der Welt“¹⁵¹², als „neue Gamas“¹⁵¹³ oder als „neue Cabrals“¹⁵¹⁴ – die beiden Luftfahrer erschienen als moderne Personifikationen in der Nachfolge wohlbekannter portugiesischer Seefahrer und Eroberer des ausgehenden 15. und beginnenden 16. Jahrhunderts, vor allem Vasco da Gamas, der die Seeroute nach Indien eröffnet hatte, und Pedro Álvares Cabral, der 1500 als erster Portugiese in Brasilien gelandet war und damit die portugiesische Kolonialherrschaft auf dem amerikanischen Kontinent begründet hatte.¹⁵¹⁵ Ein Artikel hob gar den gemeinsamen „starken“ Nachnamen „Cabrál“ hervor und beschwor damit die gleichsam vorherbestimmte Fortsetzung des Werkes des

Gama e de Cabral“ ebenso im Gedicht „Portugal“ von Ignacio Moura, veröffentlicht in „Colaboração Versos“, in: O Malho, 22.07.1922, S. 7.

¹⁵¹² Im Original: „netos dos maiores navegadores do mundo“, vgl. „Brasil-Portugal“, in: O Malho, 15.04.1922, S. 19.

¹⁵¹³ Im Original: „novos Gamas“, vgl. Julio Freire: „Chronica...O Espírito Novo“, in: A Vida Moderna, 27.04.1922, S. 7. Auch der extra zu deren Abschied aus São Paulo angereiste Santos-Dumont bejubelte die beiden portugiesischen Flieger in seiner Rede folgendermaßen: „Sois os Vascos da Gama das grandes navegações aéreas!“, vgl. Rede von Alberto Santos-Dumont, gehalten am 04.10.1922 zum Abschied der beiden Flieger aus Rio de Janeiro, reproduziert in „Os dois heroes do ar“, in: Gazeta de Notícias, 05.10.1922, S. 2.

¹⁵¹⁴ Im Original: „novos Cabraes“, vgl. Gedicht von José de Andrade „Ave, Lusos“, veröffentlicht in „Colaboração Versos“, in: O Malho, 29.07.1922, S. 7.

¹⁵¹⁵ Zu einem Vergleich der Luftfahrer mit Gama und Álvares Cabral siehe außerdem „Os gloriosos aviadores Saccadura e Gago Coutinho“, in: Gazeta de Notícias, 20.06.1922, S. 3. Auf „Cabrál“, „Bartholomeu“ und „Gama“ beruft sich das Gedicht von José de Andrade „Ave, Lusos“, veröffentlicht in „Colaboração Versos“, in: O Malho, 29.07.1922, S. 7. Die ganze Palette der „glorreichen Vorfahren“ (im Original: „gloriosos antepassados“) von Affonso Henriques, Gründer der ‚Schule von Sagres‘, über Diogo Cão, Bart(h)olomeu Dias und Vasco da Gama, die die afrikanische Küste sukzessiv in Richtung Indien umsegelten, bis hin zu A(f)fonso de Albuquerque wird angeführt in „Brasil-Portugal“, in: O Malho, 15.04.1922, S. 19. Zu Affonso Henriques und der sagenumwobenen Seefahrerschule oder Marineakademie von Sagres vgl. BERNECKER / HERBERS: Geschichte Portugals, S. 109 f. und 133 f. Zu Diogo Cão, der bei zwei Fahrten um 1482/83 einen beträchtlichen Abschnitt der afrikanischen Küste nach Süden erschließen sollte, vgl. ebd., S. 118-121 und 136. Zu Bartolomeu Dias, der infolge der von ihm befehligten Entdeckungsfahrt entlang der afrikanischen Küste und um die Südspitze herum (1487/88) als „Bezwinger des Südkaps“ in die Geschichte einging, vgl. ebd., S. 121 ff. Zu Vasco da Gama, dem 1497/98 erstmalig die Fahrt um die afrikanische Südspitze herum bis nach Indien gelang und der damit als ‚Entdecker‘ des Seeweges nach Indien in die Geschichte einging, vgl. ebd., S. 125 ff. und 139 f. Zu Afonso de Albuquerque, der zwischen 1509 und 1515 als zweiter Vizekönig mit bedeutenden Eroberungen wesentlich zum Aufbau eines stabilen portugiesischen Handelsimperiums im Indischen Ozean (*Estado da Índia*) beitrug, vgl. ebd., S. 130 und 142 f. Zu Pedro Álvares Cabral, der im März/April 1500 von der Seeroute nach Indien abkam und in Brasilien landete – ob geplant oder versehentlich, ist bis heute umstritten –, vgl. ebd., S. 128, 142 und 150 sowie SKIDMORE: Brazil, S. 5 f.

Seefahrers Pedro Álvares Cabral in der Figur des Luftfahrtpioniers Sacadura Cabral.¹⁵¹⁶

So wie sich für einige Kommentatoren mit diesem *raid* eine weitere „geschichtliche Mission“¹⁵¹⁷ der Portugiesen erfüllte, „wiederholte“ sich in den Augen anderer die „Geschichte“.¹⁵¹⁸ Doch welche Parallelen sahen die brasilianischen Zeitgenossen in den beiden Schlüsselereignissen und welche Aspekte der Expansionsgeschichte sowie des *raids* standen insofern im Vordergrund?

Die Atlantikroute als historischer Verbindungsweg unter neuen Vorzeichen

Wie sich aus den obigen Überlegungen folgern lässt, stützte sich die Parallelierung der beiden Unternehmungen maßgeblich auf den atlantischen ‚Wege-Raum‘ zwischen Portugal (genauer gesagt: Lissabon) und Brasilien (oder spezifischer: der brasilianischen Ostküste), der sowohl von den portugiesischen Karavellen der Expansionszeit¹⁵¹⁹ als auch von der „Karavelle des (Luft-)Raums“¹⁵²⁰, dem modern anmutenden Flugzeug, das sogar auf dem Wasser landen konnte, bezwungen wurde: „Saccadura Cabral e Gago Coutinho, assim como os seus antepassados rasgaram a róta marítima do Atlântico, ao atravessarem os espaços, entre a antiga metropole e o novo paiz americano“¹⁵²¹. Dabei erschien der Atlantik weniger als Naturraum, denn vielmehr als geschichtsträchtiger Kulturraum, der die Beziehungen zwischen der kolonialen portugiesischen „Metropole“, wie es oben heißt, und dem „neuen amerikanischen Land“ (und in Verlängerung davon der ‚Neuen Welt‘) prägen sollte.

¹⁵¹⁶ Im Original: „o nome musical e forte“, vgl. João Garóa: „Ave! Portugal!“, in: A Vida Moderna, 29.06.1922, S. 7. Für weitere Kommentare zum gleichen Nachnamen der beiden Akteure vgl. „As travessias aéreas do Atlântico“, in: Gazeta de Notícias, 20.05.1922, S. 1 sowie die Bildunterschrift zu Abbildung 57.

¹⁵¹⁷ Im Original: „missão histórica“, vgl. „Portugal-Brasil. O grande ‚raid‘ aéreo Lisboa-Rio“, in: Fon-Fon, 22.04.1922, S. 19.

¹⁵¹⁸ Im Original: „[...] para que a história se repetisse“, vgl. Julio Freire: „Chronica...O Espírito Novo“, in: A Vida Moderna, 27.04.1922, S. 7.

¹⁵¹⁹ Zur Karavelle als einem hochseetüchtigen, sturmresistenten, gut navigierbaren Schiffstypus, der sich im 15. Jahrhundert vor allem im iberischen Raum und bei den dort startenden maritimen Expansionsfahrten durchsetzte, vgl. BERNECKER / HERBERS: Geschichte Portugals, S. 100 und SKIDMORE: Brazil, S. 7.

¹⁵²⁰ Im Original: „caravella do espaço“, vgl. das (ohne genauere Belege) wiedergegebene Zitat in einem Pressespiegel: Mozart Lago: „Águas passadas“, in: Ilustração Brasileira, 13.05.1922, S. 13.

¹⁵²¹ „Portugal-Brasil. O grande ‚raid‘ aéreo Lisboa-Rio“, in: Fon-Fon, 22.04.1922, S. 19.

Um die Distanzen zwischen den einzelnen Zwischenhaltepunkten möglichst gering zu halten, wählten Sacadura Cabral und Gago Coutinho die Route über die atlantischen Inselgruppen der Kanaren, Kapverden und des brasilianischen Archipels der Sankt-Peter-und-Sankt-Pauls-Felsen (*Penedos de São Pedro e São Paulo*) sowie über die Insel Fernando de Noronha bis zum ersten Halt auf brasilianischem Festland in Recife. Von dort führte sie ihr Weg entlang der brasilianischen Ostküste über Salvador, Porto Seguro und Vitória schließlich bis nach Rio de Janeiro.¹⁵²² Besonders zu Beginn des *raids* veröffentlichten brasilianische Medien kartografische Darstellungen der Flugroute, die nicht nur einen Überblick über die vorgesehene Streckenführung gaben, sondern zugleich die Historizität des ‚Wege-Raums‘ beschworen.



Abbildung 53: J. C. [J. Carlos?]: „O raid aereo Lisboa-Rio“, in: O Malho, 15.04.1922, S. 26.
Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.

¹⁵²² Vgl. dazu die Angaben in Fußnote 1481.

Teilweise standen sie für sich, so die bildnerisch ausgestaltete kartografische Illustration aus *O Malho* (Abbildung 53);¹⁵²³ teilweise erschienen die Karten auch begleitend zu Artikeln (etwa zum oben bereits zitierten von João Garôa) und verstärkten damit über ein visuelles Medium die ebenfalls im Text vermittelte Kontinuitätslinie zwischen maritimen und aeronautischen Erkundungsfahrten (Abbildung 54).¹⁵²⁴

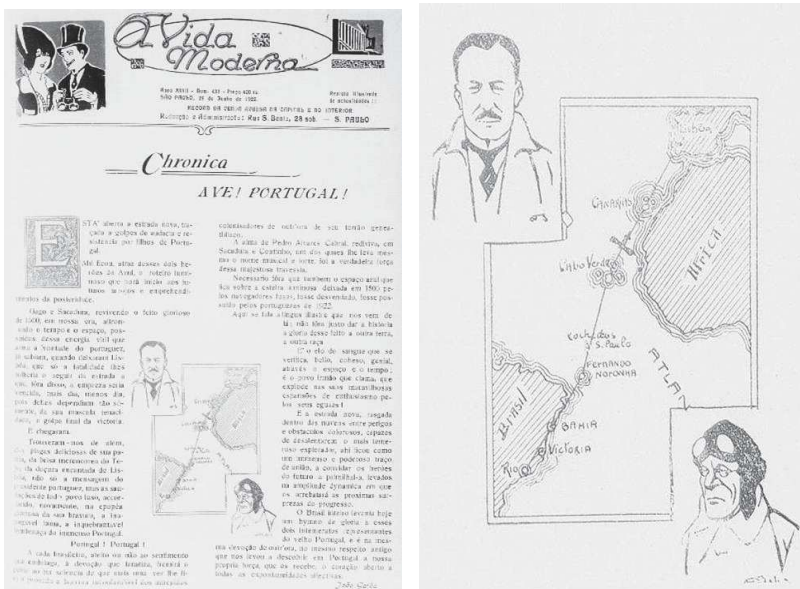


Abbildung 54: Karte ohne Titel zum Artikel João Garôa: „Ave! Portugal!“, in: *A Vida Moderna*, 29.06.1922, S. 7. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*.

¹⁵²³ J. C. [J. Carlos?]: „O raid aereo Lisboa-Rio“, in: *O Malho*, 15.04.1922, S. 26.

¹⁵²⁴ Karte ohne Titel zum Artikel João Garôa: „Ave! Portugal!“, in: *A Vida Moderna*, 29.06.1922, S. 7. Zu weiteren kartografischen Abbildungen der Flugroute vgl. Karte „O trajecto do ‚Luzitania‘ de Portugal ao Brasil, com a nova etapa no Rochedo S. Paulo“ zum Artikel „O ‚raid‘ aereo de Lisboa ao Rio de Janeiro“, in: *Gazeta de Noticias*, 11.04.1922, S. 1; auf gleicher Vorlage basierende, leicht modifizierte Karte „O trajecto do ‚Lusitania‘ de Portugal ao Brasil, com as novas etapas no Rochedo S. Paulo e cruzador ‚Republica‘, Fernando de Noronha-Recife e Bahia-Rio“ zum Artikel „O ‚raid‘ aereo de Lisboa ao Rio de Janeiro“, in: *Gazeta de Noticias*, 18.04.1922, S. 1.

Die in beiden Karten gegebene Beschriftung des Startpunktes Lissabon („Lisbôa“) und teilweise auch „Portugal“, des atlantischen Anrainerkontinents Afrika („Africa“), der Haltepunkte auf den Inselgruppen der Kanaren („Canarias“) und Kapverden („Cabo Verde“) und schließlich des Zielpunktes Brasilien („Brasil“) erinnert an die von den portugiesischen Seefahrern Stück für Stück erkundeten Routen entlang der afrikanischen Küste und zu den atlantischen Inselgruppen bis hin zur Küste des aus diesen maritimen Expansionsfahrten hervorgehenden späteren Portugiesisch-Amerikas beziehungsweise Brasiliens.¹⁵²⁵ Letztlich liefen nicht nur die Karavellen unter dem Kommando von Pedro Álvares Cabral, sondern auch Sacadura Cabral und Gago Coutinho den Hafen von Porto Seguro an, wie *O Tico-Tico* in seiner Beschreibung der Flugroute hervorhob.¹⁵²⁶ Die Binnendifferenzierung der dargestellten und teilweise beschrifteten Kontinente („Africa“ und „Europa“¹⁵²⁷) beziehungsweise der Nationen („Portugal“, „Brasil“) ist – ähnlich wie im Material zum *raid* von Pinto Martins und Walter Hinton – kartografisch nicht ausgestaltet. Dieses bewusste Auslassen von geographischen Informationen zusammen mit der grafischen Hervorhebung der Küstensäume (wie in Abbildung 54) lenkt den Blick auf den atlantischen „Wege-Raum“, der in Zeiten der portugiesischen maritimen Expansion und erneut bei diesem Flug im Fokus stand.

Beide Karten repräsentieren nicht nur die Route, sondern mit den (auf oder am Rande der Illustration abgebildeten) Portraits von Sacadura Cabral und Gago Coutinho auch die Hauptakteure dieses *raids*. Gleichzeitig evoziert der mit einer Kreuzzugsfahne¹⁵²⁸ auf den territorialen Umrissen Brasiliens stehende und ehrfürchtig auf das sich annähernde Flugzeug verweisende Mann, bei dem es sich

¹⁵²⁵ Eine derartige Beschriftung der Start-, Zwischen- und Endpunkte der Route ist ebenso in den beiden oben angeführten Karten gegeben (vgl. Fußnote 1524). Zur Geschichte der (portugiesischen) Eroberung der atlantischen Inselgruppen der Kanaren, Madeira, der Azoren und schließlich der Kapverden und zu deren strategischer Lage für weitere Expansionsfahrten vgl. RUSSELL-WOOD: *Portuguese Atlantic*, S. 83-89 sowie BERNECKER / HERBERS: *Geschichte Portugals*, S. 96, 100-104, 109, 117 und 126. Zur Geschichte der Erkundungsfahrten entlang der afrikanischen Küste um die Südspitze herum in Richtung Indien zwischen 1416 und 1499 vgl. ebd., S. 107-127. Vgl. zudem die Überblickstabelle ebd., S. 111.

¹⁵²⁶ Vgl. „Glorias de Portugal!“, in: *O Tico-Tico*, 28.06.1922, S. 17.

¹⁵²⁷ In der hier reproduzierten Karte (Abbildung 54) ist Europa nicht beschriftet, in Abbildung 53 und in den in Fußnote 1524 angeführten Karten jedoch schon.

¹⁵²⁸ Ich komme im weiteren Verlauf der Untersuchung auf das darauf abgebildete Symbol des Christusordens zurück.

um Pedro Álvares Cabral handeln dürfte, den geistigen ‚Urvater‘ dieser Unternehmung, in dessen Nachfolge sich die Flieger bewegten (Abbildung 53).

Nicht nur kartografische Repräsentationen, sondern auch symbolische Handlungen wie die in Rio de Janeiro von der Ehefrau des brasilianischen Staatspräsidenten vollzogene Taufe des *Fairey*-Wasserflugzeuges auf den Namen *Santa Cruz* beschworen die Kontinuität zwischen der von portugiesischen Seefahrern herbeigeführten ‚Entdeckung‘ der *terra de Santa Cruz*, einer der vielen zu Beginn der portugiesischen Landnahme kursierenden und konkurrierenden Namen für den neu eroberten Landstrich, aus dem später Brasilien hervorgehen sollte, und der mit dem gleichnamigen Fluggerät *Santa Cruz* durchgeführten fliegerischen Eroberung desselben ‚Wege-Raumes‘.¹⁵²⁹

Auch wenn beide Akteursgruppen dieselbe Route durch das ‚mare nostrum‘ [dt. ‚unser Meer‘] der Vorfahren¹⁵³⁰ verfolgten, so vollbrachten Sacadura Cabral und Gago Coutinho diese zugleich über die von ihnen eröffneten ‚neue Straße‘¹⁵³¹, wie auch die Karten über das kleine Flugzeugsymbol auf der eingezeichneten Route (Abbildung 54) beziehungsweise die Darstellung des gewissermaßen auf Höhe der Kanaren fliegenden Flugzeugs (Abbildung 53) andeuteten.¹⁵³² Es handelte sich also um eine ‚Luft-See-Reise‘¹⁵³³. So sei einstmals „das große

¹⁵²⁹ Zu diversen Namensgeboten in Schriften und Karten und zu lange währenden Kontroversen bezüglich der endgültigen Benennung des eroberten Territoriums vgl. Laura de Mello e SOUZA: O nome do Brasil, in: *Revista de História* H. 145 (2001), S. 61-86, passim. Zur Taufe des Wasserflugzeuges vgl. „O baptismo do Fairey 17“, in: *Careta*, 08.07.1922, S. 18; „O raid aereo Lisboa-Rio“, in: *Fon-Fon*, 08.07.1922, S. 25; „Baptismo do ‚Santa Cruz‘“, in: *O Malho*, 08.07.1922, S. 23; „As Homenagens a Sacadura Cabral e Gago Coutinho“, in: *Gazeta de Noticias*, 29.06.1922, S. 3. Zur Entscheidung für den Namen *Santa Cruz* vgl. „Os Heroes do ‚Raid‘ Lisboa-Rio. Continuação das homenagens a Saccadura Cabral e Gago Coutinho“, in: *Gazeta de Noticias*, 23.06.1922, S. 3.

¹⁵³⁰ Im Original: „mare nostrum“ dos antepassados“, vgl. „Os padrões da epopeia aerea“, in: *Revista da Semana*, 03.06.1922, S. 22.

¹⁵³¹ Im Original: „estrada nova“, vgl. João Garôa: „Ave! Portugal!“, in: *A Vida Moderna*, 29.06.1922, S. 7.

¹⁵³² Ein beziehungsweise mehrere Flugzeugsymbole markieren zudem die Route in den in Fußnote 1524 angeführten Karten. Der Positionierung der Symbole nach zu urteilen, kennzeichnen diese offenbar die bereits beflogenen Etappen.

¹⁵³³ Im Original: „roteiro aereo-maritimo“, vgl. „Notas da Semana“, in: *O Malho*, 10.06.1922, S. 23.

ozeanische Meer der unvergesslichen Karavellen“ das „Theater“ gewesen, nun wiederum lebe dieses Abenteuer „in der Luft“ wieder auf.¹⁵³⁴

Portugiesische See- und Luftfahrer bewältigten also eine ähnliche Strecke zwischen denselben Kontinenten, Ländern und teilweise gar zwischen denselben Städten und über ein und dasselbe Meer, machten sich aber zugleich unterschiedliche Wegenetze und Fortbewegungsmittel zunutze. Entsprechend galten beide als ‚Entdecker‘ oder auch Pioniere von ‚Wege-Räumen‘ über den Atlantik, sei es über den Seeweg, sei es über die berühmten, auch in der Kartenaufschrift beschworenen „nie zuvor befahrenen Lüfte“ („ares nunca dantes navegados“, vgl. Abbildung 53), eine Abwandlung derjenigen Zeile aus den *Lusiaden*, mit der – wie bereits an zahlreichen Beispielen gezeigt wurde – schon Camões die portugiesischen Seefahrer und in seiner Nachfolge brasilianische Kommentatoren zahlreiche Luftfahrtpioniere besungen hatten¹⁵³⁵ und die insofern die mit diesem *raid* verbundenen Vorstellungen von einer fliegerischen Fortsetzung maritimer Erkundungsfahrten kaum passender hätte fassen können. Damit erfuhren beide Akteursgruppen Anerkennung als Raumeroberer oder auch als „Navegadores do Espaço“¹⁵³⁶ (also als „Seefahrer“ oder eben auch „Navigatoren des Himmelsraumes“), wie sie ein humoristischer Wochenrückblick in *Fon-Fon* titulierte und diesen Gedanken in der Zeichnung einer beflügelten Karavelle bildlich zum Ausdruck brachte (Abbildung 55).

¹⁵³⁴ Im Original: „o grande Mar Oceano das caravellas inesquicíveis“; „theatro“ und „pelo ar“. Alle Teilzitate aus Julio Freire: „Chronica...O Espírito Novo“, in: A Vida Moderna, 27.04.1922, S. 7. Mit einem ähnlichen Bild ausgedrückt: „A trajetória desse avião [...] acompanhando, no azul dos céos, a rota azul dos mares, percorridas pelas Caravellas...“, vgl. „‘Demos lugar ao nome lusitano‘...“, in: Fon-Fon, 24.06.1922, S. 15. Dichterisch formuliert: „Sacadura Cabral! Gago Coutinho! / Marinheiros do azul vencendo os ares, / Reproduzis por nuvens o caminho / De antigos portugueses pelos mares“, vgl. Gedicht „Portugal“ von Ignacio Moura, veröffentlicht in „Colaboração Versos“, in: O Malho, 22.07.1922, S. 7.

¹⁵³⁵ Vgl. zu Camões die Fußnote 415, zu den mit dieser Zeile besungenen Luftfahrern die Fußnoten 426, 482, 1032, 1033 und 1358 sowie Abbildung 10 und Abbildung 36.

¹⁵³⁶ Seth: „A Semana de ‚Fon-Fon‘. Navegadores do Espaço“, in: Fon-Fon, 08.07.1922, S. 11. Zum Illustrator Seth [Álvaro Marins] (1891-1949) vgl. Eintrag "Seth", in: Itaú Cultural (Hg.): Enciclopédia, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa208720/seth>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.



Abbildung 55: Seth: „A Semana de ‚Fon-Fon‘. Navegadores do Espaço“, in: Fon-Fon, 08.07.1922, S. 11. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

Damit stand die auf die portugiesischen Expansionsfahrten zurückgehende und lange währende luso-brasilianische Zusammengehörigkeit auf einer erweiterten Basis, denn sie ergab sich gleichermaßen aus dem historischen Erbe wie auch aus der aktuell vollzogenen und damit neu etablierten Luftverbindung zwischen beiden Nationen. Folgerichtig wurden die portugiesischen Flieger im Zeichen der mit der Expansionsgeschichte beginnenden Verwandtschaftsbeziehungen einerseits als „portugiesische Brüder“ („irmãos portuguezes“) oder „Übersee-Brüder“ („irmãos de além mar“)¹⁵³⁷, andererseits aber auch als „unsere Brüder von jenseits des Himmels“ („nossos irmãos d’além céu“)¹⁵³⁸ begrüßt. Die nicht allein auf der maritimen Vergangenheit beruhenden, sondern mit den Möglichkeiten der Luftfahrt in die Gegenwart übertragenen und in der Zukunft fortsetzbaren Verbindungen zwischen Portugal und Brasilien spiegeln sich in der Abwandlung des Begriffs der „Übersee“- („além mar“) zum hier zitierten Neologismus der „Über-Himmel“- oder auch „Über-Luft“-Zusammengehörigkeit („além céu“).

¹⁵³⁷ Für beide vgl. Julio Freire: „Chronica...O Espírito Novo“, in: A Vida Moderna, 27.04.1922, S. 7; als „irmãos“ ebenso in „Portugal-Brasil. O grande ‚raid‘ aereo Lisboa-Rio“, in: Fon-Fon, 22.04.1922, S. 19 und in „Gloria ao Heroismo Lusitano!“, in: Gazeta de Noticias, 18.06.1922, S. 1. Als „irmãos aviadores de alem-mar“ in „Notas da Semana“, in: O Malho, 08.04.1922, S. 23.

¹⁵³⁸ Vgl. Bildunterschrift in: Para todos..., 17.06.1922, S. 11 (= innere Titelseite).

Zahlreiche weitere Illustrationen bildeten portugiesische Karavellen und das Wasserflugzeug nebeneinander ab und evozierten damit die Kontinuität zwischen maritimer und fliegerischer Expansion (Abbildung 56 und Abbildung 59).¹⁵³⁹



Abbildung 56: [Unbekannter Autor: J. Carlos?]: [Lisboa-Rio. Desta vez não foi por acaso...], in: O Malho, 15.04.1922, S. 1 (= Titelseite).

Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.

¹⁵³⁹ Vgl. exemplarisch [Unbekannter Autor: J. Carlos?]: [Lisboa-Rio. Desta vez não foi por acaso...], in: O Malho, 15.04.1922, S. 1 (= Titelseite) (Abbildung 56), als Farbproduktion online verfügbar im digitalen Archiv der *Biblioteca Nacional* unter <http://memoria.bn.br>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018; J. W. Rodrigues: [Ohne Titel], Illustration zum Artikel „Brasil-Portugal“, in: O Estado de S. Paulo, 03.07.1922, S. 3 (Abbildung 59). Einzelne Illustrationen bilden zudem die Karavellen ohne das Flugzeug ab, vgl. exemplarisch die Hommage des *Parc Royal* an die beiden Flieger, veröffentlicht im Anzeigenteil der *Gazeta de Noticias*, 18.06.1922, S. 5.

Das hochseetaugliche Segelschiff erschien in derartigen Repräsentationen nicht als parallel eingesetztes Fortbewegungsmittel, sondern vielmehr als Vorbote der neuen transatlantischen Luftwege zwischen Portugal und Brasilien. Dabei verdeutlichte die Parallelisierung von Karavellen und Wasserflugzeug (und die Auslassung diverser zwischenzeitlich verwendeter Fortbewegungsmittel auf dieser Route – etwa des Dampfschiffes) auf einen Blick die enorme Entwicklung des Verkehrssektors in den letzten Jahrhunderten, vor allem was den Faktor Geschwindigkeit angeht. Insbesondere in den zu Beginn des *raids* veröffentlichten Illustrationen schien das Flugzeug die Segelschiffe zu überholen. Die verschwimmende Bewegungsspur des Flugzeugs suggerierte eine höhere Geschwindigkeit und damit die offenbar an Relevanz gewinnende Möglichkeit der schnelleren Fortbewegung (Abbildung 53 und Abbildung 56). Die fliegerische Fortsetzung der einstmalig aufgebauten atlantischen Verbindungen vollzog sich also gewissermaßen unter neuen Vorzeichen und weckte Vorstellungen eines dank der schnelleren Überwindung noch enger zusammenwachsenden Raumes.

Doch nach zahlreichen mehrtägigen wetterbedingten Zwangspausen auf den atlantischen Inseln und spätestens mit den Zwischenfällen an den Felsen von São Pedro und São Paulo, wo die beiden Portugiesen am 18. April bei der Landung auf dem unruhigen Meer einen Schwimmer ihres Wasserflugzeuges *Lusitânia* zerstört hatten und auf ein von Portugals Regierung per Schiff geschicktes Ersatzflugzeug warten mussten, das noch dazu bei der Fortsetzung des *raids* am 11. Mai nahe der Insel Fernando de Noronha bei einer Notlandung außer Funktion geriet und sie insofern zu einer weiteren Wartepause bis zum 5. Juni zwang¹⁵⁴⁰, war den meisten Kommentatoren klar, dass der *raid* – ähnlich wie der spätere Transkontinentalflug von Nord- nach Südamerika – kaum mit der (erhofften) Schnelligkeit der Luftfahrtverbindungen zwischen den beiden Kontinenten beeindrucken könnte: „Desde a prolongada estadia do ‚Lusitania‘ em Cabo Verde que esse ‚raid‘ perdeu [...] o valor impressionista da rapidez na ligação aerea do continente europeu ao continente sul-americano.“¹⁵⁴¹

¹⁵⁴⁰ Vgl. dazu und zu den Rettungsmaßnahmen INCAER: História Geral, Vol. 2, S. 131. Das dort angegebene Datum des Weiterfluges mit der dritten Maschine (5. Juli) ist nicht korrekt.

¹⁵⁴¹ „Notas da Semana“, in: O Malho, 20.05.1922, S. 23.

Nichtsdestotrotz machte der Humorist Storni diese sich in den letzten vier Jahrhunderten zumindest theoretisch vollzogene Beschleunigung im Transportwesen in einer Karikatur explizit (Abbildung 57).¹⁵⁴²

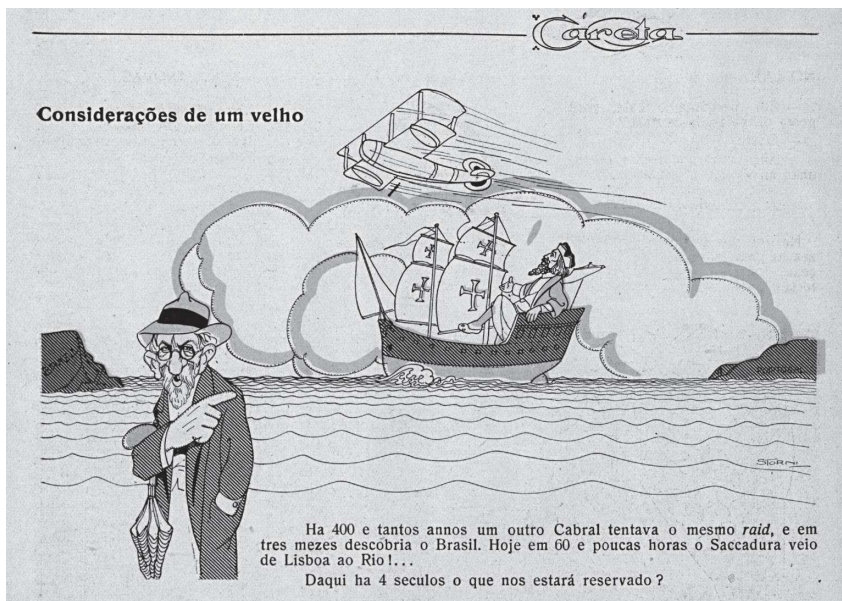


Abbildung 57: Storni: „Considerações de um velho“, in: *Careta*, 01.07.1922, S. 17. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*.

Auch er kombinierte Karavelle und Fluggerät in einem Bild. Ähnlich wie andere Künstler wendete er zeichnerische Gestaltungsmittel an, um das Flugzeug als schnelleres Fortbewegungsmittel zu präsentieren. Im Begleittext lässt er einen „Alten“ die Frage stellen, was wohl in weiteren vier Jahrhunderten komme, wenn der „andere“ [Pedro Álvares] Cabral vor „vierhundertsowieso Jahren“ drei Monate für „denselben *raid*“ benötigt habe, den Sacadura Cabral in rund

¹⁵⁴² Storni: „Considerações de um velho“, in: *Careta*, 01.07.1922, S. 17. Als Farbproduktion online verfügbar im digitalen Archiv der *Biblioteca Nacional* unter <http://memoria.bn.br>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

60 Flugstunden (und damit bezieht er sich auf die tatsächliche effektive Flugdauer¹⁵⁴³) vollbracht habe. Indem er die raumzeitlichen Dimensionen beider Unternehmungen nicht nur bildlich nebeneinanderstellte, sondern dazu mit Zahlen konkretisierte und gleichzeitig auf die Zukunft verwies, zeichnete er den Transatlantik-*raid* nicht nur als Fortsetzung portugiesischer Entdeckungsfahrten, sondern vielmehr als Startpunkt zukünftig beschleunigter Verbindungswege über den Atlantik.

Die in Texten, Karten und Bildern aufgemachte Parallelisierung des von Sacadura Cabral und Gago Coutinho überwundenen atlantischen ‚Wege-Raums‘ mit der einstmals von portugiesischen Seefahrern eingeschlagenen Atlantikroute ließ die portugiesischen Flieger also als Pioniere und Raumeroberer hervorgehen, die die historisch gewachsene Zusammengehörigkeit zwischen Portugal und Brasilien mit den Möglichkeiten der Luftfahrt auf eine erweiterte Basis stellten. Dabei verband sich der neu etablierte Luftweg gedanklich mit einer (zumindest theoretisch oder zukünftig möglichen) Beschleunigung der transatlantischen Verbindungen und damit eines ‚schrumpfenden‘ Raumes zwischen Portugal und Brasilien.

Lusitanischer Heroismus und luso-brasilianische Zusammengehörigkeit

Den Luft- und Seefahrern war nicht nur ihre raumerweiternde Aktivität im Atlantik, sondern als zentrales Charakteristikum zugleich ihre portugiesische Abstammung gemein, die vorwiegend mit dem Begriff der ‚*raça*‘ im Sinne einer weniger biologistisch konnotierten, denn kulturell definierten Gruppenzugehörigkeit¹⁵⁴⁴ gefasst wurde: „Quatro seculos antes [...] partiram as caravellas [...] em busca do Brasil [...]. Agora, pelos ares vieram navegantes da mesma *raça*“¹⁵⁴⁵. In Illustrationen stellten unterschiedliche Symbole wie das

¹⁵⁴³ Rechnungen ergeben eine effektive Flugzeit von 62 Stunden und 26 Minuten, vgl. CAMBESES JÚNIOR: Primeira Travessia, S. 3 f.

¹⁵⁴⁴ Zum Konzept einer ‚lusitanischen Rasse‘ vgl. die Angaben in Fußnote 427.

¹⁵⁴⁵ Capitão X: „O raid Lisboa-Rio“, in: Revista da Semana, 29.04.1922, S. 16. Unter Rückgriff auf den Begriff des „povo“ (dt. „Volk“) entsprechend formuliert als: „dois heroes oriundos do mesmo povo que primeiro o navegou [o mar] no ultimo anno do seculo XV“, vgl. „Os padrões da epopeia aerea“, in: Revista da Semana, 03.06.1922, S. 22.

portugiesische Wappen¹⁵⁴⁶, die Karavellen¹⁵⁴⁷, das Kreuzesemblem und Schwert des portugiesischen Christusordens¹⁵⁴⁸, das Lissabonner Wahrzeichen *Torre de Belém*¹⁵⁴⁹, auf kartografischen Repräsentationen der besonders hervorgehobene Ausgangspunkt „Portugal“ oder auch Lissabon („Lisbôa“)¹⁵⁵⁰ die den beiden Akteursgruppen gemeinsame Verbindung zu diesem Ursprungsort und vor allem seiner maritimen Expansionsgeschichte her. Nicht zuletzt verwies der Name des ersten Wasserflugzeuges (*Lusitânia*) auf die ehemalige römische Provinz *Lusitania*, die sich als Königreich Portugal zu einer führenden Kraft der maritimen Expansion in der frühen Neuzeit entwickeln sollte.¹⁵⁵¹ Doch in welcher Hinsicht sollte die portugiesische Herkunft und ‚*raça*‘ See- und Luftfahrer prägen und auf welchen Ebenen ließen sich insofern Kontinuitäten zwischen beiden Akteursgruppen herstellen?

Viele ikonografische und diskursive Versatzstücke verweisen auf den für die Deutungen dieses Flugereignisses offenbar zentralen katholischen Glauben.

¹⁵⁴⁶ Vgl. dazu exemplarisch Abbildung 56 und Abbildung 62. Vgl. darüber hinaus die Illustration K. Lixto: „Salve! gloriosos irmãos!“, zum Artikel „O glorioso ‚raid‘ aereo de Lisboa ao Rio“, in: *Gazeta de Noticias*, 17.06.1922, S. 3.

¹⁵⁴⁷ Vgl. dazu exemplarisch Abbildung 55, Abbildung 56, Abbildung 57, Abbildung 58, Abbildung 59, Abbildung 61 und Abbildung 62. Zur Karavelle und ihrer Rolle innerhalb der portugiesischen Expansion vgl. Fußnote 1519.

¹⁵⁴⁸ Zum Kreuzesemblem vgl. vor allem Abbildung 58 und Abbildung 53, aber auch Abbildung 55, Abbildung 56, Abbildung 57, Abbildung 59, Abbildung 62 und – etwas subtiler – Abbildung 61. Siehe zudem die Ausführungen in den folgenden Absätzen. Zum Schwert vgl. exemplarisch die hier nicht reproduzierte Illustration J. C. [J. Carlos?]: [„Os heroicos aviadores Saccadura Cabral e Gago Coutinho que uniram ainda mais as duas patrias irmãs: Portugal e Brasil“], in: *O Malho*, 24.06.1922, S. 1 (= Titelseite).

¹⁵⁴⁹ Vgl. dazu Abbildung 62 und die Illustration K. Lixto: „Salve! gloriosos irmãos!“, zum Artikel „O glorioso ‚raid‘ aereo de Lisboa ao Rio“, in: *Gazeta de Noticias*, 17.06.1922, S. 3. Sowohl die Karavellen wie auch das Flugzeug starteten im heutigen Lissaboner Vorort Belém an der Mündung des Tejo, das Wasserflugzeug sogar gegenüber dem *Torre de Belém*, den Manuel I. zwischen 1515 und 1521 erbauen ließ. Als Leuchtturm begrüßte er die zurückkehrenden Seefahrer und stand fortan als Sinnbild der heroischen Expansionszeit. Vgl. CAMBESES JÚNIOR: *Primeira Travessia*, S. 10 und Beate SCHÜMANN: *Souvenirs einer Weltmacht. Hieronymuskloster und Turm von Belém in Lissabon*, in: Christina Langner / Unesco (Hg.): *Die Natur- und Kulturwunder der Welt. Alle Natur- und Kulturstätten der UNESCO-Welterbeliste*, Gütersloh 2006, S. 52-53.

¹⁵⁵⁰ Für „Portugal“ vgl. Abbildung 53 und Abbildung 57. Für „Lisbôa“ vgl. Abbildung 54. Vgl. ferner Abbildung 52.

¹⁵⁵¹ Zur römischen Provinz *Lusitania*, die zwar nicht den Namen des Landes, dafür aber zahlreiche auf Portugal bezogene Wortbildungen hervorbrachte, vgl. auch BERNECKER / HERBERS: *Geschichte Portugals*, S. 9 und 17.

Insbesondere das gleicharmige Kreuz des Christusordens taucht auffällig oft auf – sei es als Symbol auf Titelbildern und Illustrationen¹⁵⁵², sei es als dekoratives Element¹⁵⁵³ innerhalb der Berichterstattung zum *raid* Lisboa - Rio de Janeiro. Als Emblem des 1319 in Portugal gegründeten Christusordens, der wie auch andere Ritterorden auf der Iberischen Halbinsel nicht nur eine wichtige politische und kriegerische Rolle bei der *Reconquista* gespielt, sondern insbesondere auch zur portugiesischen Expansion maßgeblich beigetragen hatte, prangte das *Cruz de Cristo* einstmals auf den Segeln der portugiesischen Schiffe.¹⁵⁵⁴ Gleichzeitig und in Anknüpfung daran zierte es auch das Wasserflugzeug, das der Deutung des *raids* als Fortsetzung der maritimen Expansionsfahrten insofern buchstäblich Flügel verlieh.¹⁵⁵⁵

¹⁵⁵² Vgl. exemplarisch: *Revista da Semana*, 24.06.1922, S. 1 (= Titelseite); [Fabian Rio]: [Ohne Titel], in: *Revista da Semana*, 27.05.1922, S. 1 (= Titelseite) (Abbildung 61) und *Para todos...*, 17.06.1922, S. 11 (= innere Titelseite).

¹⁵⁵³ Vgl. Bild „Missa Campal em agradecimento á conclusão feliz do raid Lisbôa=Rio“, in: *Careta*, 01.07.1922, S. 22 und Bildserie „Os aviadores portugueses no Rio“, in: *Para todos...*, 24.06.1922, S. 12 f., hier S. 13. Besonders häufig taucht es auf als rahmendes Element zu Fotos oder Berichten zum Flug in der *Revista da Semana*, so in den mit dem Kürzel „A. L.“ signierten Fotorahmen zum Artikel „Gago Coutinho“, in: *Revista da Semana*, 27.05.1922, S. 16-22; als ikonografisches Emblem auf einem beflügelten Pegasus-Pferd in der Hommage des *Parc Royal* an die beiden Flieger, vgl. Anzeigenteil der *Gazeta de Noticias*, 18.06.1922, S. 5; als Emblem auf einem Wappen begleitend zum Text „Os dois Herôes“, in: *O Malho*, 17.06.1922, S. 17.

¹⁵⁵⁴ Zur Geschichte der Ritterorden in Portugal im Allgemeinen, zur Entstehung des Christusordens im Speziellen, zur engen Verbindung zwischen portugiesischem Königshaus und Christusorden und zur Bedeutung der Ritterorden – und insbesondere des Christusordens – für den Aufstieg Portugals zur Seemacht vgl. BERNECKER / HERBERS: *Geschichte Portugals*, S. 63-66, 93, 107, 114 f. und 131. Zum Christusordenskreuz auf den Karavellen vgl. ebd., S. 114 und 141. Das Christusordenskreuz fehlte insofern auch nicht auf entsprechenden zeitgenössischen Darstellungen der historischen Karavellen, wie auf diversen Illustrationen ersichtlich ist, siehe etwa Abbildung 55, Abbildung 56, Abbildung 57, Abbildung 58, Abbildung 59, Abbildung 61.

¹⁵⁵⁵ Vgl. dazu auch MIRANDA: Um "vão" entre Portugal e Brasil, S. 494. Nicht zuletzt schenkten in Lissabon residierende Brasilianerinnen den portugiesischen Fliegern in Anknüpfung an die „flamula da Cruz de Christo, cujo signo tremulou outr’ora nos mastros da armada quinhentista de Cabral“ einen Wimpel mit eben diesem Symbol, vgl. „Gago Coutinho“, in: *Revista da Semana*, 27.05.1922, S. 19-22, hier S. 19. Das Emblem auf dem Flugzeug ist gut erkennbar auf dem Foto links unten in „Demos lugar ao nome lusitano“, in: *Fon-Fon*, 24.06.1922, S. 30; im Foto zum Artikel „O ‚raid‘ de Lisboa ao Rio“, in: *Gazeta de Noticias*, 13.05.1922, S. 1; auf dem Foto zum Artikel „O arrojado raid Lisboa-Rio“, in: *O Malho*, 20.05.1922, S. 27. Vgl. ferner die in einer brasilianischen Zeitung reproduzierten Zeichnungen, die dieses Detail deutlich hervorheben, zum Artikel „O ‚raid‘ aereo de Lisboa ao Rio de Janeiro“, in: *Gazeta de Noticias*, 16.04.1922, S. 1.

Besonders deutlich tritt das Christusordenskreuz in einem zum erfolgreichen Abschluss des *raids* von J. Carlos gestalteten Titelbild der Zeitschrift *O Malho* hervor (Abbildung 58).¹⁵⁵⁶



Abbildung 58: J. Carlos: [In hoc signo vinces], in: *O Malho*, 17.06.1922, S. 1 (= Titelseite).
Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.

¹⁵⁵⁶ J. Carlos: [In hoc signo vinces], in: *O Malho*, 17.06.1922, S. 1 (= Titelseite). Als Farb Reproduktion online verfügbar im digitalen Archiv der *Biblioteca Nacional* unter <http://memoria.bn.br>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

Die in blau-weiß-rot gehaltene Illustration ist dominiert vom rot-weißen Christusordenskreuz, das sich über die gesamte Bildfläche erstreckt¹⁵⁵⁷, und der sich auf dieses Emblem beziehenden lateinischen Inschrift „In hoc signo vinces“ (dt. „In diesem Zeichen wirst du siegen“).¹⁵⁵⁸ Im Hintergrund, versteckt hinter einem Wellenberg, ist eine Karavelle, vor dem Wolkenmeer ein Flugzeug auszumachen. Gemeinsam mit dem Epigrafen aus *Os Lusíadas* in der Bildunterschrift („Quanto mais póde a fé, que a força humana“ – dt. „Dass Glaube mehr, als Menschenkraft, gewähret“¹⁵⁵⁹) beschwört das Kreuz des Christusordens den Glauben als treibende Kraft gleichermaßen der Entdeckungsfahrten von 1500 wie auch der heroischen Unternehmungen im Zeitalter der Luftfahrt.¹⁵⁶⁰

Entsprechend zeichneten Kommentare und Gedichte die portugiesischen Flieger als „Glaubensmenschen“¹⁵⁶¹ und hoben ihren trotz aller Widrigkeiten unzerstörbaren Glauben („fé“) hervor, der sich gleichermaßen auf ihrer religiösen Überzeugung im engeren Sinne wie auch auf die innere Gewissheit ihrer erfolgreichen Ankunft in Brasilien beziehen ließ.¹⁵⁶² Zudem mutete der Flug als ein von

¹⁵⁵⁷ Das nicht-quadratische Format der Titelseite erklärt, warum das Kreuz hier seiner sonst charakteristischen gleich langen Arme entbehrt.

¹⁵⁵⁸ Die Inschrift bezieht sich auf diejenige eines Kreuzes, das der Legende nach dem ersten christlichen Kaiser Konstantin vor einer Schlacht im Jahre 312 am Himmel erschienen sein soll, aus der er schließlich siegreich hervorging, vgl. Nikolaus STAUBACH: In hoc signo vinces, in: *Frühmittelalterliche Studien* Bd. 43 / H. 1 (2009), S. 1-52, insbesondere S. 7. Gleichzeitig spielte diese Zeile im Selbstverständnis von Konquistadoren wie Hernán Cortés eine Rolle, die sich damit in die Tradition der Kreuzzüge und *Reconquista* stellten, vgl. Nikolaus BÖTTCHER: *Kontinuität und Brüche in Hispanoamerika*, Wiesbaden 2013, S. 36.

¹⁵⁵⁹ Vgl. Abbildung 62. Deutsche Übersetzung nach Luís de CAMÕES: *Die Lusíaden des Luis de Camoëns*. Stuttgart / Sigmaringen 1854, S. 114 (Dritter Gesang, Vers 111).

¹⁵⁶⁰ Zu christlicher Religion und Glauben als einer der insbesondere zu Beginn der Erkundungsfahrten motivierenden Faktoren der portugiesischen Expansion, der zunehmend hinter wirtschaftlichen Interessen zurücktrat, sowie als Legitimationsgrundlage für Besitzansprüche vgl. unter anderem die Hinweise und Einschätzungen in BERNECKER / HERBERS: *Geschichte Portugals*, S. 104 ff., 110 f., 114, 126, 134 f. und 143 sowie SKIDMORE: *Brazil*, S. 8. Für die spanische Expansionsgeschichte vgl. entsprechend BÖTTCHER: *Kontinuität und Brüche*, S. 36 und 41.

¹⁵⁶¹ Im Original: „homens de fé“, vgl. „Notas da Semana“, in: *O Malho*, 10.06.1922, S. 23.

¹⁵⁶² Vgl. etwa die folgende Aussage: „Não perderam a fé“, vgl. „Notas da Semana“, in: *O Malho*, 20.05.1922, S. 23. Vgl. zudem die Zeilen „Tendo no peito a Fé e a Esperança dos crentes“ und „Que Deus seja comvosco!“ aus dem Gedicht „Nec timide nec temere...“ von Ricardo Cruz, veröffentlicht in: *O Malho*, 05.08.1922, S. 11.

Gott geleitetes und unter Gottes Schutz stehendes Vorhaben an.¹⁵⁶³ Auf diversen Illustrationen (etwa Abbildung 56 und Abbildung 62) taucht eine Figur Gottes am Horizont auf und wacht über die Flieger. Offenbar changierten die hier hervorgerufenen Assoziationen zwischen dem Glauben an den christlichen Gott einerseits und der (darauf aufbauenden) allgemeinen Zuversicht auf das Gelingen der Unternehmung andererseits.



Abbildung 59: J. W. Rodrigues: [Ohne Titel], Illustration zum Artikel „Brasil-Portugal“, in: O Estado de S. Paulo, 03.07.1922, S. 3. *Acervo Estadão*.

Aber auch einige Darstellungen der Flieger selbst bedienten sich eines religiösen Rahmens. So erscheinen ihre Antlitze wie Heiligenbilder auf zwei

¹⁵⁶³ So seien die Flieger „geleitet von Gott, der Euch schützt“ (im Original: „Conduzidos por Deus que vos ampara“), vgl. Gedicht „Portugal“ von Ignacio Moura, veröffentlicht in „Collaboração Versos“, in: O Malho, 22.07.1922, S. 7.

Seitenflügeln eines Altares, dessen Zentralbild von Karavelle und Flugzeug ausgefüllt ist (Abbildung 59)¹⁵⁶⁴, oder auch eingefasst von zwei Kanzeln, die wiederum von portugiesischen Herrschaftssymbolen und dem Christusordenskreuz gekrönt sind (Abbildung 62)¹⁵⁶⁵. Derartige Einbettungen zeichneten die transatlantische Erkundungsfahrt als quasi-sakrale Handlung, deren portugiesische Akteure als gott- oder heiligengleiche, übermenschliche Wesen.

Letztlich verwiesen die in diesen und weiteren Text- und Bildquellen auf vielfältige Weise hergestellten Religionsbezüge¹⁵⁶⁶ jedoch nicht allein auf die portugiesische Nation und deren stark religiös motivierte und legitimierte Expansionsgeschichte, sondern gleichzeitig immer auch auf die (freilich darauf zurückgehende) Einheit zwischen Portugal und Brasilien. Die Diskurse der (portugiesischen) Eliten in Brasilien fortführend¹⁵⁶⁷, beschworen Artikel zum *raid* die Religion (neben der Sprache) als unveränderliches Bindeglied der brüderlichen Verbindung zwischen Portugal und Brasilien.¹⁵⁶⁸ Wenn Sampaio Correia in seiner Rede zudem den Glauben der Brasilianer an das Gelingen der Unternehmung betonte, stellte er damit eine Zusammengehörigkeit zwischen Brasilien und den (ebenfalls als zuversichtlich gezeichneten) portugiesischen Fliegern über die religiöse Zugehörigkeit im engeren Sinne hinaus auf Ebene der geistigen Gleichgesinntheit her.¹⁵⁶⁹ Eine von Menschenmassen besuchte Feldmesse („Missa Campal“) – und damit eine aus den Hommagen an andere Flugpioniere nicht bekannte Form der Zelebration – bestärkte den in diesen Zeugnissen evozierten

¹⁵⁶⁴ J. W. Rodrigues: [Ohne Titel], Illustration zum Artikel „Brasil-Portugal“, in: O Estado de S. Paulo, 03.07.1922, S. 3. Zum Künstler José Wasth Rodrigues (1891-1957) vgl. Eintrag „Wasth Rodrigues“, in: Itaú Cultural (Hg.): Enciclopédia, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa1867/wasth-rodrigues>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

¹⁵⁶⁵ [Unbekannter Autor]: [Ohne Titel], in: O Malho, 17.06.1922, S. 26.

¹⁵⁶⁶ Für eine humoristische Kritik an der Dichte an Feierlichkeiten für die portugiesischen Flieger anhand des Motives des christlichen Kreuzweges, den die beiden auf sich nehmen müssen, um schließlich ähnlich wie Jesus als unsterbliche Helden hervorzugehen, vgl. Storni: „O Penoso Raid“, in: Careta, 29.07.1922, S. 19.

¹⁵⁶⁷ Siehe dazu FERREIRA: Comemorações, S. 126 f. und 134.

¹⁵⁶⁸ Vgl. exemplarisch „O glorioso ‚raid‘ aereo de Lisboa ao Rio“, in: Gazeta de Noticias, 17.06.1922, S. 3.

¹⁵⁶⁹ Vgl. „Homenagem aos gloriosos aviadores Saccadura Cabral e Gago Coutinho“, in: Gazeta de Noticias, 22.06.1922, S. 5.

Gedanken einer über Glauben und Religion verbundenen Gemeinschaft zudem in einem symbolischen Akt.¹⁵⁷⁰

Diese lusitanische Abstammungsgemeinschaft, der See- und Luftfahrer gleichermaßen entstammten und die die Basis der Zusammengehörigkeit von Portugal und Brasilien bildete, definierte sich jedoch nicht allein über den in vielfältigen Bildern beschworenen (katholischen) Glauben, sondern vor allem über den „Abenteurergeist“ und das „sehnsuchtsvolle Gemüt“¹⁵⁷¹. So offenbarten sich die beiden Flieger brasilianischen Chronisten, Dichtern und Journalisten als eine „Verkörperung der Seele des alten Portugals“¹⁵⁷², die durch ihren Abenteurergeist und das Fernweh zu immer neuen Wagnissen aufbreche, dabei ihr Leben aufs Spiel setze und der Menschheit großen Nutzen bringe.¹⁵⁷³

Es sind also die von Camões in *Os Lusíadas* besungenen Tugenden der Kühnheit, der Nächstenliebe und des Heldentums¹⁵⁷⁴, die hier als Charakteristika der lusitanischen Abstammungsgemeinschaft angeführt und fortgeschrieben wurden. Entsprechend erschienen die „kühnen ‚raidmen‘ ebenso groß in der unsrigen Zeit,

¹⁵⁷⁰ Vgl. dazu die Bildserien „Missa Campal em agradecimento á conclusão feliz do raid Lisbõa=Rio“, in: Careta, 01.07.1922, S. 22 ff.; „Na Missa Campal“, in: O Malho, 01.07.1922, S. 20 f.; „Homenagem aos intrepidos ‚azes‘“, in: ebd., S. 22 f.; „Os festejos aos aviadores portugueses. A Missa Campal em São Christovam“, in: Fon-Fon, 01.07.1922, S. 28; vgl. zudem den Artikel: „Extraordinarias homenagens a Sacadura Cabral e Gago Coutinho“, in: Gazeta de Noticias, 27.06.1922, S. 3.

¹⁵⁷¹ Im Original: „*Genio da Aventura*“ (kursiv im Original) und „alma da Saudade“. Für beide vgl. Julio Freire: „Chronica...O Espírito Novo“, in: A Vida Moderna, 27.04.1922, S. 7. Als „Raça, mais que nenhuma aventureira“ auch in der Begrüßungsrede von Dr. Raphael Pinheiro, reproduziert im Artikel „Gloria ao Heroismo Lusitano!“, in: Gazeta de Noticias, 18.06.1922, S. 3.

¹⁵⁷² Im Original: „incarnação da alma do velho Portugal“, vgl. Julio Freire: „Chronica...O Espírito Novo“, in: A Vida Moderna, 27.04.1922, S. 7. Ähnliche Formulierung: „em cujos corpos parecem reencarnadas as almas rijas dos heróis antigos“, vgl. „Gloria ao Heroismo Lusitano!“, in: Gazeta de Noticias, 18.06.1922, S. 1.

¹⁵⁷³ Mit Verweis auf den Dichter [Camões] heißt es über den „Abenteurergeist“ und seinen gemeinen Nutzen: „a força que leva o homem a arriscar a sua vida individual, para conseguir determinado fim de utilidade colectiva“, vgl. Julio Freire: „Chronica...O Espírito Novo“, in: A Vida Moderna, 27.04.1922, S. 7. Entsprechend auch ausgedrückt in einem Gedicht: „Daquelles que á Humanidade / Sabem trazer beneficios“, vgl. João Rialto: „A suprema consagração“, in: Careta, 01.07.1922, S. 4. Zur Bereitschaft, das eigene Leben zu opfern, vgl. zudem „Notas da Semana“, in: O Malho, 29.04.1922, S. 23.

¹⁵⁷⁴ Vgl. dazu auch die Ausführungen in BERNECKER / HERBERS: Geschichte Portugals, S. 156 f.

wie es die Pioniere des Meeres im 16. Jahrhundert waren“¹⁵⁷⁵. Nicht zuletzt trugen die Luftfahrer selbst zu derartigen Interpretationen bei. So transportierten sie auf ihrer Flugreise symbolträchtig ein schmuckvolles Buchexemplar des portugiesischen Nationalepos, an das zu dieser Zeit von den republikanischen Autoritäten in Portugal besonders stark erinnert wurde, galt es doch als Inkarnation der ‚patria‘ und der lusitanischen Qualitäten.¹⁵⁷⁶

In den Antworten auf den Transatlantikflug gingen die Verweise auf die *Lusiaden* über die bereits bei vorherigen Luftfahrtereignissen immer wieder zitierte (und freilich auch hier nicht fehlende), leicht abgewandelte Zeile der „nie zuvor befahrenen Lüfte“ („ares nunca dantes navegados“)¹⁵⁷⁷ hinaus. So standen zahlreiche Verse aus den *Lusiaden* als Epigramen vor Gedichten oder unter Illustrationen zum *raid*.¹⁵⁷⁸ Zudem wurde die Figur des Riesen Adamastor, der sich gemäß der *Lusiaden* am Kap der Guten Hoffnung vor der Flotte des Seefahrers Vasco da Gama erhoben haben soll, in den Narrativen zum *raid* auf die ebenfalls vom unruhigen Meer heimgesuchten Sankt-Peter-und-Sankt-Pauls-Felsen übertragen. Entsprechend galt die „aufgewühlte Oberfläche des Atlantiks“ oder auch einfach das „Meer“¹⁵⁷⁹ – und nicht etwa die seinerzeit unzureichende technische Ausrüstung¹⁵⁸⁰ – als größter Widersacher des transatlantischen Flugunternehmens. Ehemals als Personifikation des Kaps der Guten Hoffnung und damit als Symbol

¹⁵⁷⁵ Im Original: „arrojados ‚raidmen‘, tão grandes em nosso tempo, como o foram no seculo XVI os pioneiros do Mar“, vgl. „Os gloriosos aviadores Saccadura e Gago Coutinho“, in: *Gazeta de Noticias*, 20.06.1922, S. 3.

¹⁵⁷⁶ Vgl. „As grandes homenagens aos dois ‚ases‘ lusitanos“, in: *Gazeta de Noticias*, 21.06.1922, S. 5; zum portugiesischen Erinnerungskontext vgl. FERREIRA: *Comemorações*, S. 121 und FLORES: *Tecnologia e estética do racismo*, S. 305.

¹⁵⁷⁷ Vgl. Karte J. C. [J. Carlos?]: „O raid aereo Lisboa-Rio“, in: *O Malho*, 15.04.1922, S. 26 (Abbildung 53); Artikel „Brasil-Portugal“, in: ebd., S. 19; deutsche Übersetzung in Anlehnung an CAMÕES: *Os Lusíadas - Die Lusiaden*, S. 9; als „ares nunca d’antes navegados“ auch in „Notas da Semana“, in: *O Malho*, 20.05.1922, S. 23. Vgl. ferner Pressespiegel in Mozart Lago: „Agua passadas“, in: *Ilustração Brasileira*, 13.05.1922, S. 13 und Anzeige der *Theatros da Empresa Paschoal*, veröffentlicht in: *Gazeta de Noticias*, 20.04.1922, S. 8. Stark abgewandelt als „distancias quasi impossiveis, nunca d’antes perlustradas pelo espaço azul dos céus“, vgl. „Gago Coutinho“, in: *Revista da Semana*, 27.05.1922, S. 19-22, hier S. 21.

¹⁵⁷⁸ Vgl. exemplarisch das Gedicht von José de Andrade „Ave, Lusos“, veröffentlicht in „Collaboração Versos“, in: *O Malho*, 29.07.1922, S. 7. Vgl. außerdem Abbildung 53, Abbildung 58 und Abbildung 59.

¹⁵⁷⁹ Im Original: „planicie revolta do Atlantico“ und „mar“. Für beide vgl. Capitão X: „O raid Lisboa-Rio“, in: *Revista da Semana*, 29.04.1922, S. 16.

¹⁵⁸⁰ Vgl. dazu die Einschätzung in den folgenden Absätzen und Fußnote 1586.

für die unbezwingbar erscheinenden Gefahren und Hindernisse des Meeres stehend, zeichnete der Verweis auf den Riesen Adamastor die Portugiesen beider Generationen als Heldenfiguren, die die Elemente der Natur und vor allem das Meer schließlich heroisch zu überwinden wussten.¹⁵⁸¹ Letztlich war klar: „a epopéa de Camões se reabre“^{c1582}.

Auch in Narrativen zu anderen Transatlantikflügen spielten die Naturkräfte und der von den Fliegern ausgeführte Kampf gegen diese und damit gegen den Tod eine große Rolle.¹⁵⁸³ Die Verbindung dieses diskursiven Elements mit Topoi aus den *Lusiaden* vermochte das Projekt jedoch als Leistung einer spezifischen kulturellen Gruppe und seine Akteure als heroische Repräsentanten der lusitanischen ‚raça‘ zu beschreiben. So kristallisierten sich letztlich im enormen Durchhaltevermögen und Mut der portugiesischen Flieger wider alle Schwierigkeiten des *raids* und vor allem angesichts der wiederholten Unfälle nahe der Sankt-Peter-und-Sankt-Pauls-Felsen nicht nur die „individuellen Qualitäten der tapferen portugiesischen Piloten“, sondern in Verlängerung oder als Ursprung davon die Eigenschaften dieser „hartnäckigen und unermüdlichen Rasse“^{c1584}.

¹⁵⁸¹ Zur Figur der Riesen Adamastor in den Diskursen zum *raid* vgl. Julio Freire: „Chronica...O Espirito Novo“, in: A Vida Moderna, 27.04.1922, S. 7. Teilweise taucht Adamastor auch ohne den Hinweis auf die Quelle der *Lusiaden* als gegebener Fakt im Zusammenhang mit der Beschreibungen der Heldentaten portugiesischer Seefahrer auf. Von der Poesie beschworene Mythen verschwimmen somit mit Geschichtsdarstellungen, vgl. „Brasil-Portugal“, in: O Malho, 15.04.1922, S. 19. Oder aber es wird indirekt auf die Adamastor-Szene Bezug genommen, ohne diese (oder geschweige denn die *Lusiaden*) zu benennen, etwa, indem auf den Apparat verwiesen wird, der es wagte, den Ozean zu überqueren (und damit die Elemente herauszufordern), vgl. „Notas da Semana“, in: O Malho, 29.04.1922, S. 23. Ähnlich auch in der Rede von Sampaio Correia, vgl. „Homenagem aos gloriosos aviadores Saccadura Cabral e Gago Coutinho“, in: Gazeta de Noticias, 22.06.1922, S. 5. Zur entsprechenden Episode in den *Lusiaden* (Canto V, Strophen 37-60) vgl. CAMÕES: Os Lusíadas. Antologia, S. 153-163. Für Interpretationen der Szene vgl. ebd., S. 21 und José Augusto Cardoso BERNARDES: Eintrag "Adamastor (Episódio do)", in: Vítor Aguiar e Silva (Hg.): *Dicionário de Luís de Camões*, Alfragide 2012, o. S. Für weitere Bezugnahmen auf die *Lusiaden* in der Berichterstattung über den *raid* vgl. „Gloria ao Heroísmo Lusitano!“, in: Gazeta de Noticias, 18.06.1922, S. 1.

¹⁵⁸² „Demos lugar ao nome lusitano“...“, in: Fon-Fon, 24.06.1922, S. 15.

¹⁵⁸³ Vgl. dazu RIEGER: Technology, S. 131 f.

¹⁵⁸⁴ Im Original: „valor pessoal dos bravos aeronautas lusos“ und „raça pertinaz e inquebrantavel“. Beide Teilzitate aus: „Notas da Semana“, in: O Malho, 29.04.1922, S. 23. Vgl. ferner die Formulierung: „pela tenacidade e pelo heroísmo de Saccadura Cabral e Gago Coutinho, no proseguimento de uma aventura que põe em relevo magnifico aquellas maravilhosas qualidades da nossa raça“, vgl. „Notas da Semana“, in: O Malho, 20.05.1922, S. 23.

Die als Eigenschaft der lusitanischen Abstammungsgemeinschaft beschworene Ausrichtung ihres Handelns auf das Gemeinwohl und den Nutzen der Menschheit konnte anhand der portugiesischen Luftfahrtpioniere auf besonders wirkmächtige Weise fortgeschrieben werden. So zeichnete die zeitgenössische Berichterstattung Gago Coutinho und Sacadura Cabral nicht nur als mutige und (zukunfts-) gläubige Flieger, die wie ihre Vorfahren heroisch das Meer bezwangen, sondern zugleich als „zwei Menschen der [...] Wissenschaft“¹⁵⁸⁵, ergänzten und adaptierten die beiden Portugiesen doch in der Seefahrt übliche astronomische Navigationsinstrumente und -methoden für den Gebrauch im Flugzeug und leisteten damit einen wichtigen Beitrag zur Einrichtung von Langstreckenflugverbindungen über das Meer.

Der Flug über den Südatlantik galt – insbesondere im Vergleich zur Nordatlantiküberquerung – als schwierige und gefährliche Unternehmung zugleich. Dies lag zum einen an dem relativ langen Streckenabschnitt zwischen den atlantischen Inseln der Kapverden und denjenigen vor der brasilianischen Küste, der mit den eigentlich noch nicht für diese Reichweiten gemachten Maschinen und vor allem Motoren der Zeit zu überwinden war. Zum anderen gestaltete sich die Orientierung als schwierig, da die auf Festland- oder Küstenflügen übliche, auf einer Kombination aus Bodensichtung und Kompassnutzung basierende Navigationsmethode auf dem offenen Meer ohne jegliche Referenzpunkte kaum anwendbar war. Die oftmals winzigen und weit voneinander entfernten Inseln als notwendige Zwischenlandepunkte zum Auffüllen der Benzinreserven waren insofern weitaus schwieriger auszumachen als die bei bisherigen Nordatlantiküberquerungen angesteuerte breite Festlandfront des Kontinents.¹⁵⁸⁶

¹⁵⁸⁵ Im Original: „dois homens de [...] sciencia“, vgl. „Notas da Semana“, in: *O Malho*, 10.06.1922, S. 23. Ähnlich formuliert als „dois cientistas methodicos“ in „Brasil-Portugal“, in: *O Malho*, 15.04.1922, S. 19.

¹⁵⁸⁶ Vgl. O'CONNOR: *Forgotten transatlantic odyssey*, S. 51; FRAGA: *Triunfo da navegação aérea*, S. 4 ff. sowie CAMBESES JÚNIOR: *Primeira Travessia*, S. 4 und 7 ff. Dies galt insbesondere für die Sankt-Peter-und-Sankt-Pauls-Felsen, die mitten im Ozean liegen und mit einer Ausdehnung von etwa 200 Metern bei einer Höhe von etwa 15 Metern ohne regelmäßige Berechnungen der Position kaum aufzufinden gewesen wären, vgl. dazu ebd., S. 14. Für eine zeitgenössische Bewertung der unterschiedlichen Schwierigkeitsgrade und Gefahren der Nord- und Südatlantikrouten vgl. zudem die Bildunterschrift zur Karte: *Serviço photographico do sr. Arnaldo Garcez Rodrigues, adquirido pela „Revista da Semana“: „Mappa das quatro tentativas de travessia aerea do Atlantico...“*, veröffentlicht zum Artikel „Gago Coutinho“, in: *Revista da Semana*, 27.05.1922, S. 19–22, hier S. 21.

Mit einem gemeinsam entworfenen Instrument zur Kurskorrektur und dem 1919 von Gago Coutinho (weiter) entwickelten Sextanten mit künstlichem Horizont begegneten die beiden Portugiesen dieser Herausforderung und ermöglichten eine von Begleitbooten unabhängige, auf Messung der Gestirnspositionen basierende präzise Orientierung und Kursfindung während des Fluges¹⁵⁸⁷, eine „wissenschaftliche Befahrung des Himmels“¹⁵⁸⁸. Diese erstmalig konsequent und erfolgreich bei einer Atlantiküberquerung angewandten maritimen Navigationsinstrumente und -methoden eröffneten somit die „echte Luftfahrt, das heißt eine Fahrt über eine weite Distanz, *vorhergesehen, berechnet, genau, präzise*, bei der *bestimmte* Orte angesteuert – und diese *mathematisch* erreicht werden“¹⁵⁸⁹.

Mit dieser Leistung, die eine der wichtigsten Grundvoraussetzungen für die Einrichtung regelmäßiger transatlantischer oder auch transozeanischer Flug-

¹⁵⁸⁷ Die Funktionsweise beider Instrumente ist Thema in „O sextante e o corrector“, in: Revista da Semana, 03.06.1922, S. 22 sowie in CAMBESES JÚNIOR: Primeira Travessia, S. 5 ff. und 19 und in FRAGA: Triunfo da navegação aérea, S. 7 f. Als Überblick über die spezifischen Herausforderungen der Navigation im Flugzeug vgl. ebd., S. 4 f. und 9 f. Zur Entwicklungsgeschichte des Sextanten in der Schifffahrt ab dem 19. Jahrhundert vgl. Gudrun WOLFSCHMIDT: Vom Kompaß und Sextant zu Radar und GPS - Geschichte der Navigation, in: Gudrun Wolfschmidt (Hg.): *„Navigare necesse est“ – Geschichte der Navigation: Begleitbuch zur Ausstellung 2008/09 in Hamburg und Nürnberg*, Norderstedt 2008, S. 17-144, hier S. 73-77. Zur Genese der Flugnavigation und veränderten Ausgangsbedingungen zwischen Schiff und Flugzeug vgl. Hans BLANK: Flugnavigation und Sextanten, in: ebd., S. 495-511, hier S. 495 ff. und 500. Zu verschiedenen Versuchen der Adaption des Sextanten für die Flugnavigation bis in die 1920er vgl. ebd., S. 500-506; zu dem von Gago Coutinho 1919 entwickelten so genannten Libellensexanten vgl. ebd., S. 504 und Gudrun WOLFSCHMIDT *„Sterne weisen den Weg“ – Geschichte der Navigation: Katalog der Ausstellung in Hamburg und Nürnberg*, Norderstedt 2009, S. 281 f. Nicht zuletzt sollte sich der Sextant nach dem „System Gago Coutinho“ 1929 beim Weltumrundungsflug des *Graf Zeppelin* unter Beweis stellen, vgl. ebd., S. 275 und 281.

¹⁵⁸⁸ Im Original: „navegação científica do Céu“, vgl. Reis Carvalho: „Aos navegadores do céu“, in: Fon-Fon, 22.07.1922, S. 28. Entsprechend rühmte Santos-Dumont die Flieger: „fostes os primeiros a cruzar o espaço scientificamente“, vgl. Rede von Alberto Santos-Dumont, gehalten am 04.10.1922 zum Abschied der beiden Flieger aus Rio de Janeiro, reproduziert in „Os dois heroes do ar“, in: Gazeta de Noticias, 05.10.1922, S. 2. Vgl. ferner die Bewertung als „vôo arrojado, scientificamente preparado“ in Capitão X: „O raid Lisboa-Rio“, in: Revista da Semana, 29.04.1922, S. 16.

¹⁵⁸⁹ Im Original: „verdadeira navegação aerea, isto é, a viagem a grande distancia, *prevista, calculada, precisa, rigorosa*, dirigida para sitios *determinados* – e a elles se chegando mathematicamente“ (kursiv im Original), vgl. „De Tudo“, in: O Malho, 17.06.1922, S. 38. Die „precisão rigorosamente mathematica“ wird zudem hervorgehoben im Artikel „Gago Coutinho“, in: Revista da Semana, 27.05.1922, S. 19-22, hier S. 21.

verbindungen darstellte, gingen Gago Coutinho und Sacadura Cabral gleichermaßen als „Luftfahrer und Wegweiser der Flugreisen“¹⁵⁹⁰ in die brasilianische Presse ein. Mehr als bloße Luftfahrer galten sie zugleich als Meister der Navigation, die – ähnlich wie ihre Vorgänger in der Seefahrt – einen entscheidenden wissenschaftlichen Beitrag zur Luftfahrtentwicklung und damit zum Fortschritt der Menschheit geleistet hatten. Entsprechend betonten die brasilianischen Narrative das „wissenschaftliche Verdienst“¹⁵⁹¹ dieser Unternehmung, das trotz aller Widerstände und Unterbrechungen des *raids* gegeben sei, die „Liebe zur Wissenschaft“¹⁵⁹² sowie die „Wissenschaftskultur und [...] die technischen Fähigkeiten“¹⁵⁹³ der beiden Flieger.

Damit standen Sacadura Cabral und Gago Coutinho in würdiger Nachfolge der portugiesischen Seefahrer, deren wissenschaftliche Neigungen die maritime Expansion motiviert und deren Weiterentwicklung astronomischer Navigationsinstrumente den entscheidenden Vorsprung der Portugiesen in der Hochseeschiffahrt ermöglicht haben sollen.¹⁵⁹⁴ Die Bedeutung astronomisch basierter Navigationsmechanismen gleichermaßen für die Seefahrer des 15. Jahrhunderts

¹⁵⁹⁰ Im Original: „navegadores dos ares e orientadores das viagens aereas“, vgl. „Os padrões da Epopeia Aerea“, in: Revista da Semana, 03.06.1922, S. 22. Vgl. ein entsprechendes Urteil ihrer Leistung: „dotar a navegação aerea dos elementos de orientação que até agora lhe faltavam“, aus: „O sextante e o corrector“, in: Revista da Semana, 03.06.1922, S. 22.

¹⁵⁹¹ Im Original: „merecimento científico“, vgl. „Notas da Semana“, in: O Malho, 20.05.1922, S. 23.

¹⁵⁹² Im Original: „amor á sciencia“, vgl. „Glorias de Portugal!“, in: O Tico-Tico, 28.06.1922, S. 17.

¹⁵⁹³ Im Original: „cultura scientifica e [...] capacidade technica“, vgl. „Homenagem a Gago Coutinho e Sacadura Cabral“, in: Gazeta de Noticias, 25.06.1922, S. 1 f.

¹⁵⁹⁴ Entsprechende Zeilen in einem Gedicht, das derartige Kontinuitäten beschwor, lauten wie folgt: „Porém no ar navegar qual no mar se navega; / Seguindo unicamente as leis da astronomia, / prever com precisão o ponto em que se chega“, vgl. Reis Carvalho: „Aos navegadores do céu“, in: Fon-Fon, 22.07.1922, S. 28. Allgemein zur Rolle der Wissenschaft innerhalb der portugiesischen Expansion vgl. MIRANDA: Um "vão" entre Portugal e Brasil, S. 494. Zu den wissenschaftlichen Interessen Heinrich des Seefahrers besonders in Astronomie / Astrologie und Kosmografie, die häufig in geschichtlichen Quellen als Motiv für die ‚Entdeckungsfahrten‘ erhalten mussten, vgl. BERNECKER / HERBERS: Geschichte Portugals, S. 109 ff. Zur portugiesischen Überlegenheit in Schiffbau, Nautik, Navigationstechnologie und Kartografie als wesentliche Voraussetzungen für den Erfolg der Expansionsfahrten vgl. ebd., S. 97-100 und 111 sowie SKIDMORE: Brazil, S. 6 f. Zu der für den portugiesischen Vorsprung in der Hochseeschiffahrt entscheidenden Entwicklung des nautischen oder auch Seeastrolabs im Portugal des 15. Jahrhunderts vgl. ebd., S. 7; WOLFSCHMIDT: Vom Kompaß und Sextant, S. 34 und 69-72 sowie WOLFSCHMIDT: "Sterne weisen den Weg", S. 136.

wie auch für die Südatlantikflieger des 20. Jahrhunderts spiegelte sich nicht zuletzt in dem auffällig oft als illustratives und ikonografisches Element abgedruckten astronomischen Demonstrations- und Messinstrument der Armillarsphäre.¹⁵⁹⁵ Als Bestandteil des portugiesischen Wappens verwies die Armillarsphäre gleichermaßen auf Portugal wie auch auf die eng mit der portugiesischen Nationsbildung (aber auch mit Brasiliens Gründungsmythos) verknüpfte maritime Expansion. Letztlich konnten die beiden Flieger in Nachfolge der Seefahrer als nicht mehr nur wagemutige, sondern zugleich als fachkundige Übermenschen gezeichnet werden: „Heroismo e competencia estavam reunidos nas duas figuras de super-homens“¹⁵⁹⁶.

Es sind also im Wesentlichen drei Aspekte, die die beiden transatlantischen Überfahrten auf dem See- und Luftweg gemäß dieser Deutungen motivierten und prägten und als genuin lusitanische Attribute gelesen wurden: der Glaube (und damit die katholische Religion und im übertragenen Sinn auch der Glaube an die Zuversicht des Gelingens) erstens, der in den *Lusiaden* besungene Abenteuergeist und Wagemut wider alle Herausforderungen zweitens und die navigations-technische und wissenschaftliche Vorbereitung und Durchführung des Vorhabens drittens. Insofern standen diejenigen Charakteristika der portugiesischen Expansionsgeschichte im Fokus, die auch am Flugereignis abgelesen werden konnten. Andere Seiten wie die gewaltsame Unterdrückung zahlreicher Menschen oder die hinter den Unternehmungen stehenden wirtschaftlichen Interessen blieben dagegen weitestgehend ausgeblendet.¹⁵⁹⁷ Damit schlossen die Deutungen zum *raid* an den vor allem in Brasiliens Hauptstadt und insbesondere

¹⁵⁹⁵ Für die Armillarsphäre als dekoratives Element vgl. die mit dem Kürzel „A. L.“ signierten Fotorahmen zum Artikel „Gago Coutinho“; in: Revista da Semana, 27.05.1922, S. 16-22, hier S. 20. Für Illustrationen, die die Armillarsphäre integrieren, vgl. exemplarisch Abbildung 61 und Abbildung 62 sowie die Illustration K. Lixto: „Salve! gloriosos irmãos!“; zum Artikel „O glorioso ‚raid‘ aereo de Lisboa ao Rio“; in: Gazeta de Noticias, 17.06.1922, S. 3. Zum Instrument der Armillarsphäre vgl. WOLFSCHMIDT: „Sterne weisen den Weg“, S. 136 ff. und 140 ff.

¹⁵⁹⁶ Capitão X: „O raid Lisboa-Rio“, in: Revista da Semana, 29.04.1922, S. 16.

¹⁵⁹⁷ Einzig an einer Rede von Santos-Dumont lässt sich eine kritische Haltung gegenüber der Expansionsgeschichte ablesen: „os vossos collegas das grandes navegações maritimas vieram colonisar as terras do Brasil, trabalharam aqui e levaram para a vossa patria dos productos da nossa terra e ouro das nossas minas, vós que vindes pelo caminho do céu conquistastes os nossos corações“, vgl. Rede von Alberto Santos-Dumont, gehalten am 04.10.1922 zum Abschied der beiden Flieger aus Rio de Janeiro, reproduziert in „Os dois heroes do ar“, in: Gazeta de Noticias, 05.10.1922, S. 2. Dabei verband sich die Vergangenheitskritik mit einer positiven Haltung gegenüber den portugiesischen Fliegern.

zu Beginn der ‚Ersten Republik‘ erstarkten, mit der zunehmenden portugiesischen Einwanderung an Aufwind gewinnenden und zum *Centenário* von den portugiesischen Eliten in Brasilien auf ein Neues propagierten konservativen Interpretationsstrang an, der die koloniale und imperiale Vergangenheit einseitig positiv bewertete und das portugiesische Erbe als Basis der brasilianischen Nation betrachtete.¹⁵⁹⁸

Die hier beschworenen Kontinuitäten vermochten nicht nur die den See- und Luftfahrern gemeinsame portugiesische Abstammung zu betonen und diese als heiligengleiche beziehungsweise heroische Wesen zu zeichnen, die zudem einen wissenschaftlichen Beitrag zur menschlichen Fortschrittsgeschichte leisteten, sondern zugleich die an gemeinsamer Religion (und Sprache) sowie den in den *Lusíaden* besungenen kulturellen Eigenschaften ablesbare Zusammengehörigkeit zwischen Portugal und Brasilien herauszustreichen. Nicht zuletzt bestärkten Repräsentationen der unter neuen Vorzeichen beflogenen Atlantikroute die nun auf eine erweiterte Basis gestellte Anbindung zwischen Portugal und Brasilien. Die in den Deutungen zu diesem *raid* insofern in mehrfacher Hinsicht hervorgehobene luso-brasilianische Verbundenheit, die nicht mehr allein auf dem historischen Erbe basierte, sondern im Flug eine Aktualisierung erfuhr, fand ihre treffende Entsprechung in Schlagzeilen wie „Brasilien und Portugal: mehr denn je vereint!“¹⁵⁹⁹

Luso-brasilianische und nationale Manifestationen der Fortschrittlichkeit

Die transatlantische Flugunternehmung, die also weitestgehend im Zeichen historischer Kontinuitätslinien und luso-brasilianischer Einheit gedeutet wurde, rief in Brasilien – zumindest was die hier untersuchte ‚große Presse‘ aus Rio de Janeiro und São Paulo angeht – kaum Kritik hervor. Zwar betonte ein Journalist,

¹⁵⁹⁸ Allgemein dazu vgl. OLIVEIRA: *Questão nacional*, S. 23 und 190; FLORES: *Tecnologia e estética do racismo*, S. 323 und 326 sowie FERREIRA: *Comemorações*, S. 126 f. Nicht zuletzt artikulierte sich diese Perspektive in der ab 1921 anlässlich des *Centenário* unter der Ägide des portugiesisch-stämmigen Intellektuellen Carlos Malheiro Dias herausgegebenen und von portugiesischen Geschäftsmännern finanzierten *História da colonização portuguesa do Brasil*, die die Rolle Portugals in der Herausbildung der brasilianischen Nation glorifizierte. Vgl. dazu ebd., S. 123.

¹⁵⁹⁹ Für das Original vgl. wie folgt: „Brasil e Portugal, mais do que nunca, unidos!“, in: A Cigarra, 01.07.1922, o. S.

dass die beiden Flieger „genau in der Zeit unserer Hundertjahrfeier“¹⁶⁰⁰ die traditionsreichen Verbindungen zwischen den beiden Nationen von neuem bestätigten, doch entsteht im weiteren Verlauf des Artikels, der in den allgemeinen Lobgesang der Zusammengehörigkeit zwischen Portugal und Brasilien einstimmt, der Eindruck, dass das *Centenário* nicht als ein dem entgegenstehendes Ereignis, sondern vielmehr als besonders passender Augenblick für derartige Manifestationen verstanden wurde. Da s s kritische Stimmen gegenüber Portugal existierten, lässt sich an einem Artikel in *O Malho* ablesen, der den „empörenden Jakobinismus von einem halben Dutzend unbeschäftigter Intellektueller“ zum Thema macht und als „falsche Einstellung“ diskreditiert, die sich „gegen das einzigartige Volk, dessen Brüder und Freunde zu sein wir uns rühmen können“, gemeint sind die Portugiesen, richte.¹⁶⁰¹ Diese und andere nativistischen oder anti-lusitanischen Stimmen, die seinerzeit durchaus von mehr als den hier angeführten „halben Dutzend unbeschäftigter Intellektueller“ ausgegangen sein dürften¹⁶⁰², hatten aber offenbar innerhalb der Berichterstattung

¹⁶⁰⁰ Im Original: „justamente na epoca do nosso Centenario“, vgl. „Portugal-Brasil. O grande ‚raid‘ aereo Lisboa-Rio“, in: Fon-Fon, 22.04.1922, S. 19.

¹⁶⁰¹ Im Original: „jacobinismo irritante de meia duzia de desocupados intellectuaes“, „falsa posição“ und „contra o unico povo de quem nos devemos orgulhar de ser irmãos e amigos“. Alle Zitate aus: „Entre Brasil e Portugal“, in: *O Malho*, 01.07.1922, S. 13.

¹⁶⁰² Zur brasilianischen Variante des Jakobinismus, einer sich unter anderem gegen die portugiesische Präsenz richtenden politischen Bewegung, die in den ersten Jahren der brasilianischen Republik in der Regierungszeit von Floriano Peixoto (1891-1894) aufgekommen war, vgl. João Júlio Gomes dos SANTOS JÚNIOR: *Jacobinismo, Antilusitanismo e Identidade Nacional na República Velha*, in: *Historiae* Bd. 2 / H. 2 (2011), S. 107-122, passim und OLIVEIRA: *Questão nacional*, S. 92 f. Der im späten 18. Jahrhundert wurzelnde Nativismus, der sich hauptsächlich gegen die Festlandportugiesen richtete und im Zusammenspiel mit anderen Faktoren schließlich 1822 auch zur Unabhängigkeitserklärung geführt hatte, zog sich durch das gesamte 19. Jahrhundert bis hin ins beginnende 20. Jahrhundert. Vgl. dazu ebd., S. 93 f., 111 f. und 191 f. und José Marques GUIMARÃES: *A Origem do Nativismo no Brasil*, in: *Interações: Sociedade e as Novas Modernidades* H. 2 (2002), S. 124-136, hier S. 124 f. Seit Ende des 19. Jahrhunderts und damit in den Anfangsjahren der brasilianischen Republik versuchten sich literarische Eliten verstärkt vom Mythos, nur ein verlängerter Arm Portugals zu sein, zu befreien, indem sie, unter Einfluss der Romantik, eine eigene brasilianische, auf indigenen Wurzeln basierende Identität schufen. Vgl. dazu ebd., S. 126 f.; MIRANDA: *Um "vôo" entre Portugal e Brasil*, S. 498 und FLORES: *Tecnologia e estética do racismo*, S. 309 f. und 323 f. Allgemein zu Gruppierungen, die den Diskurs der luso-brasilianischen Zusammengehörigkeit kritisierten, vgl. zudem FERREIRA: *Comemorações*, S. 124 ff. Zu den rund um die *Semana de Arte Moderna* in São Paulo (13. bis 17. Februar 1922) gruppierten Modernisten, die das koloniale Erbe und jegliche Form der kulturellen Kolonialisierung zurückwiesen und alternative Nationskonzepte entwarfen, vgl. unter anderem SCHUSTER:

zum *raid* keinen Platz. Wie lässt sich diese brasilianische Einstimmigkeit in den Deutungen der Flugunternehmung zu einem Zeitpunkt, zu dem durchaus ambivalente Haltungen gegenüber Portugal vorherrschten, erklären?

Die folgenden Ausführungen zeigen, wie die brasilianischen Antworten auf diesen Pionierflug mittels der Beschwörung der portugiesisch-brasilianischen Zusammengehörigkeit die – insbesondere anlässlich des *Centenário* bedeutungsvolle – Repräsentation Brasiliens als einer dem ‚Fortschritt‘ zugewandten und einer geeinten Nation mit einer vorderen Stellung in der Welt zu unterstreichen vermochten und somit genuin nationalen Zielen dienen.

Zunächst ließ sich anhand der gemeinsamen luso-brasilianischen Kultur und Sprache die nationale Einheit Brasiliens – gerade auch in Abgrenzung zu Hispanoamerika – symbolisieren.¹⁶⁰³ Dies verdeutlicht ein Kommentar, der die soziolinguistischen Erfahrungen beim Empfang der portugiesischen Flieger in Rio de Janeiro beschreibt. So habe der Autor „dieselbe Sprache mit unterschiedlichen Betonungen“¹⁶⁰⁴ gehört. Leute aus unterschiedlichen Regionen Portugals wie auch Brasiliens seien hier aufeinandergetroffen: „Gente das ilhas açorianas, das provincias septentrionaes de Portugal, do Algarve, de Lisbôa; gente de Amazonia e do Nordeste, do Centro Norte e do Centro Sul, dos Geraes e dos Pampas, das Montanhas e das Selvas, do Littoral e do Sertão“¹⁶⁰⁵. Der durch den *raid* überwundenen räumlich-geografischen Trennung stand die (schon lange gegebene) Kraft der sprachlichen Vereinigung gegenüber: „E nesses momentos em que se afirmou a gloria da Raça essa lingua sonora unia num mesmo abraço maternal as gentes que o mar que as cordilheras e que os rios separam. Parecia

Historia, nação e raça, S. 11; Álvaro FERNÁNDEZ BRAVO: *Celebraciones centenarias: nacionalismo y cosmopolitismo en las conmemoraciones de la Independencia*. Buenos Aires, 1910 – Rio de Janeiro, 1922. Departamento de Humanidades, online verfügbar unter <https://home.udesa.edu.ar/files/humanidades/DT33-A.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 29 und GUIMARÃES: *Origem do Nativismo*, S. 128 f.

¹⁶⁰³ Vgl. dazu Gerson Galo LEDEZMA MENESES: *Región y nación en la conmemoración del Primer Centenario de la Independencia del Brasil: 1922*, in: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* H. 34 (2007), S. 385–421, hier S. 387 und FLORES: *Tecnologia e estética do racismo*, S. 327. Zur Sprache als Kriterium der nationalen Differenzierung ab dem ausgehenden 19. Jahrhundert in Lateinamerika vgl. zudem MILLER: *Historiografia sobre nacionalismo*, S. 164 f.

¹⁶⁰⁴ Im Original: „com accentuações diferentes a mesma lingua“, vgl. [Ohne Titel], in: Fon-Fon, 01.07.1922, S. 40.

¹⁶⁰⁵ [Ohne Titel], in: Fon-Fon, 01.07.1922, S. 40.

esse idioma uma patria única de tão variados homens“¹⁶⁰⁶. Dabei beschwor die in diesem Ereignis erklingende „Sprache der Abstammungsgemeinschaft“¹⁶⁰⁷ nicht nur die lusitanische, sondern auch die interne Zusammengehörigkeit über binnennationale geografische Grenzen hinweg. Angesichts der innerhalb Brasiliens vorherrschenden kulturellen, sozialen und politischen Heterogenitäten und der damit drohenden Instabilität des Landes erschien die Betonung des nationalen Zusammenhalts besonders wichtig und war daher auch oberstes Regierungsziel bei der Ausrichtung des *Centenário*.¹⁶⁰⁸ Die große (und damit diverse) Bevölkerungsteile integrierenden Hommagen an die Flieger, aber auch die Deutungen des Fluges im Zeichen der luso-brasilianischen Zusammengehörigkeit konnten diesem Anliegen offensichtlich besonders gut gerecht werden.¹⁶⁰⁹

Doch nicht nur, um nationale Einigkeit zu propagieren, sondern auch in weiterer Hinsicht erwies es sich als bedeutsam für die nationale Selbstvergewisserung, die mit den maritimen Expansionsfahrten eingeleitete und mit diesem Flug auf eine neue Basis gestellte luso-brasilianische Zusammengehörigkeit in den Antworten auf den Transatlantikflug zu betonen. Folgt man den brasilianischen Darstellungen, so handelte es sich bei diesem Flugprojekt weniger um eine Zurschaustellung der portugiesischen Nation im engeren Sinne, sondern vielmehr um „die Stärkung der lusitanischen Rasse, von der abstammen, die Mehrheit der Brasilianer mit Stolz erfüllt“¹⁶¹⁰. So hätten Gago Coutinho und Sacadura Cabral mit diesem Flug gleichermaßen „Portugals Ruf und den Wert der luso-

¹⁶⁰⁶ [Ohne Titel], in: Fon-Fon, 01.07.1922, S. 40.

¹⁶⁰⁷ Im Original: „Lingua da Raça“, vgl. [Ohne Titel], in: Fon-Fon, 01.07.1922, S. 40.

¹⁶⁰⁸ Vgl. LEDEZMA MENESES: *Región y nación*, S. 387 und 394.

¹⁶⁰⁹ Für weitere Deutungen der Manifestationen für die beiden Luftfahrer als vereinigendes Moment einer heterogenen Nation vgl. zudem „Sacadura Cabral e Gago Coutinho. Como foram recebidos os dois grandes heroes“, in: A Cigarra, 01.07.1922, o. S. und „Os aviadores portugueses no Rio“, in: Para todos..., 24.06.1922, S. 12 f., hier S. 13.

¹⁶¹⁰ Im Original: „o revigoramento da raça lusitana, de que a maioria dos brasileiros nos orgulhamos de descender“, vgl. Julio Freire: „Chronica...O Espírito Novo“, in: A Vida Moderna, 27.04.1922, S. 7.

brasilianischen Rasse¹⁶¹¹ erhöht. Letztlich handele es sich um „zwei Helden, die diejenigen Völker ehren, die sich in der Sprache von Camões ausdrücken“¹⁶¹².

Indem Brasilien sich im Hinblick auf sprachliches Erbe, Blutsabstammung und kulturelle Eigenschaften als Teil der lusitanischen Gemeinschaft definierte, vermochte es den Erfolg und Ruhm der Flugunternehmung mit Portugal zu teilen:

„Dir-se-ia que elles representavam uma gloria nossa, da nossa terra e que a nós, os filhos deste torrão, cabia tambem uma parte dessa gloria...Gago Coutinho e Sacadura Cabral representam para nós, neste momento, o Portugal amado, do qual herdamos o sangue, a língua meiga, a fina sensibilidade, a ternura e tambem as glorias, que tanto pertencem a elles como a nós, irmãos que somos!“¹⁶¹³

Die Vorstellung einer engen, historisch bedingten und sich vor allem kulturell artikulierenden Zusammengehörigkeit stellte also die Grundlage dar, um die nicht nur luftfahrerische, sondern vor allem auch navigationstechnische Pionierleistung der als verwandt betrachteten, aber einer anderen politischen Einheit angehörenden Akteure als Ausdruck der Stärke dieser kulturellen Abstammungsgemeinschaft, der „lusitanischen Rasse, von der wir die jüngste Verzweigung sind“¹⁶¹⁴, zu lesen.

Es erstaunt insofern auch kaum, dass verschiedene Redner bei der Hommage der spanischen Immigrantengemeinde von Rio de Janeiro an die portugiesischen Flieger nach einem analogen Muster die spanisch-portugiesische Nähe betonten, die sich vor allem aus der gemeinsamen ‚Entdeckung‘ des amerikanischen

¹⁶¹¹ Im Original: „o nome de Portugal e o valor da raça luso-brasileiro“, vgl. „Os dois heróis do ar“, in: *Gazeta de Noticias*, 04.10.1922, S. 2. Vgl. ebenso die folgenden ähnlichen Aussagen aus weiteren Artikeln: für die Zeichnung der Unternehmung als „demonstração iniludível das grandes qualidades que enaltecem a nossa raça“ vgl. „Notas da Semana“, in: *O Malho*, 10.06.1922, S. 23. Mit dem Flug bestätige sich die folgende Annahme: „a grandeza da raça forte sobrevive a tudo“; er zeige zudem „o valor nunca desmentido da gente portuguesa, da qual somos filhos“, für beide vgl. „Brasil-Portugal“, in: *O Malho*, 15.04.1922, S. 19; der *raid* sei eine „reafirmação do valor da nossa raça“, vgl. Capitão X: „O raid Lisboa-Rio“, in: *Revista da Semana*, 29.04.1922, S. 16; weiterhin heißt es: „este surto arrojado que põe na mais justa evidencia a velha intrepidez da raça de que somos legítimos herdeiros“, vgl. „Notas da Semana“, in: *O Malho*, 08.04.1922, S. 23.

¹⁶¹² Im Original: „dois heróis que honram os povos que se exprimem na lingua de Camões“, vgl. „Notas da Semana“, in: *O Malho*, 20.05.1922, S. 23.

¹⁶¹³ „Sacadura Cabral e Gago Coutinho. Como foram recebidos os dois grandes heroes“, in: *A Cigarra*, 01.07.1922, o. S.

¹⁶¹⁴ Im Original: „raça lusa, de que somos o ramo mais jovem“, vgl. Capitão X: „O raid Lisboa-Rio“, in: *Revista da Semana*, 29.04.1922, S. 16.

Kontinents, aber auch über die Sprachverwandtschaft ableiten ließe. Entsprechend sei die fliegerische Heldentat Ruhm und Ehre für die gesamte Iberische Halbinsel und erhöhe die „iberische“ wie auch die „lateinische Rasse“.¹⁶¹⁵

Unterschiedlich eng gefasste Variablen der Zusammengehörigkeit, die sich bei diesem Transatlantikflug nicht politisch, über geografische Nähe und Kohärenz oder auch über die Akteurskonstellation (wie beim Transkontinental-*raid* zwischen den USA und Brasilien) als vielmehr über die Kolonialgeschichte und ihr sprachlich-kulturell-ethnisches Erbe herleiten ließen, boten also Anknüpfungspunkte, um den Erfolg und Ruhm der portugiesischen Flieger als einen der eigenen kulturellen oder nationalen Gemeinschaft deklarieren zu können. Es liegt nahe, dass dabei in Brasilien der kleinste gemeinsame Nenner der lusitanischen Zusammengehörigkeit als Interpretationsmuster überwiegen sollte.

Doch brasilianische Interpretationen beschränkten sich nicht darauf, die Erfolge einer übergeordneten, aus der kolonialen Geschichte hervorgegangenen kulturellen Gemeinschaft im Dienste der Selbstvergewisserung und -darstellung als ‚moderne‘ Nation zu vereinnahmen. Die 100-Jahrfeiern der Unabhängigkeit – und das gilt für ganz Lateinamerika – waren von dem herausfordernden Anliegen bestimmt, einerseits die universalistische Ausrichtung der Nation unter Beweis zu stellen, andererseits aber auch die eigene Autonomie zu unterstreichen.¹⁶¹⁶ In diesem Sinne betrachtete ein Kommentator die zum *Centenário* ausgeführte Unternehmung dieser „Luftfahrer derselben Rasse“ als einen symbolischen Akt: „Trazem dos nossos paes, mensagem de amor e felicitações aos filhos que prosperaram e se engrandeceram, durante o seculo em que viveram independentes.“¹⁶¹⁷ Es galt also, insbesondere in diesem Jubiläumsjahr die Fortschrittsleistungen der „gedeihenden und erwachsen werdenden Söhne“, sprich der jungen, seit einem Jahrhundert unabhängigen Nation Brasilien, zur Schau zu stellen. Inwiefern ließ sich anhand des Fluges nicht nur das Bild einer fortschrittszugewandten luso-brasilianischen Abstammungsgemeinschaft, sondern auch

¹⁶¹⁵ Im Original: „raça ibérica“ und „raça latina“. Beide Teilzitate aus: „As Homenagens a Sacadura Cabral e Gago Coutinho“, in: *Gazeta de Noticias*, 29.06.1922, S. 3. Zum Konzept der ‚*raça latina*‘ vgl. auch Fußnote 319.

¹⁶¹⁶ Vgl. Ramón GUTIÉRREZ: Las celebraciones del centenario de las independencias, in: *Apuntes* Bd. 19 / H. 2 (2006), S. 176-183, hier S. 178.

¹⁶¹⁷ Im Original: „navegantes da mesma raça“, vgl. Capitão X: „O raid Lisboa-Rio“, in: *Revista da Semana*, 29.04.1922, S. 16.

dasjenige einer ‚modernen‘ und gleichzeitig eigenständigen brasilianischen Nation zeichnen?

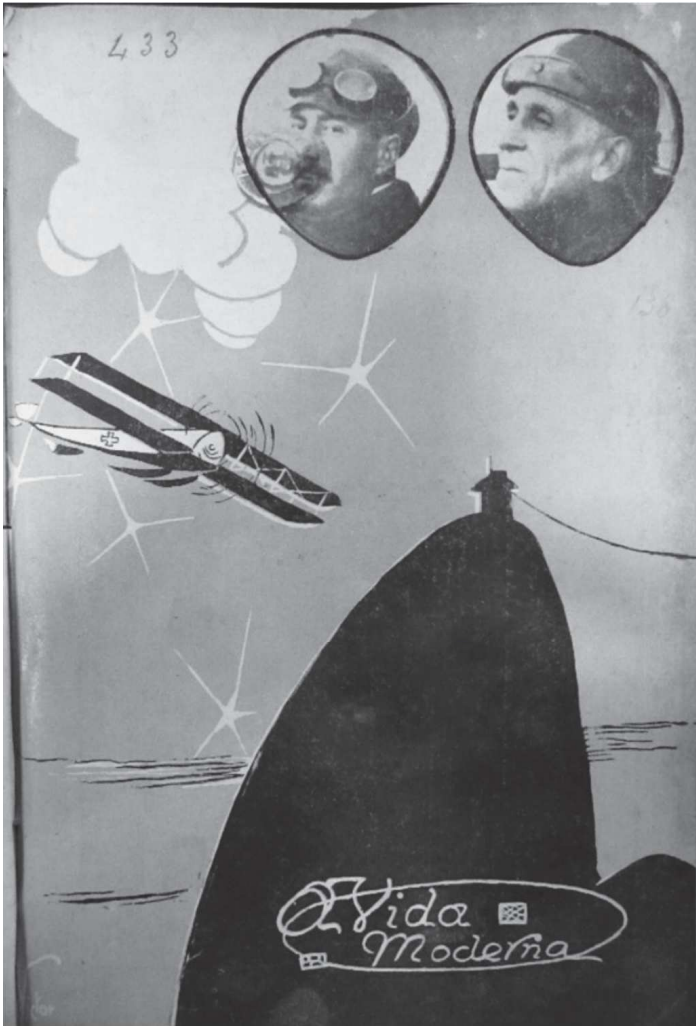


Abbildung 60: Victor: [Ohne Titel], in: *A Vida Moderna*, 29.06.1922, S. 1 (= Titelseite).
Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.

Eine Strategie bestand darin, das Flugereignis mit nationalen Manifestationen der Fortschrittlichkeit zu verknüpfen. Dies gelang überzeugend auf dem dreifarbigem Titelbild der Zeitschrift mit dem programmatischen Namen *A Vida Moderna* – ‚das moderne Leben‘ (Abbildung 60).¹⁶¹⁸

Die Titelseitenillustration zierte die erste Ausgabe nach der Ankunft der Flieger in Rio de Janeiro. Sie zeigt eingerahmte Fotografien der beiden Portugiesen in Fliegermontur am rechten Bildrand oben. Von links steuert ein von funkelnden Lichtern umgebenes Flugzeug die Spitze des Zuckerhutes an, der die untere Bildhälfte dominiert. Wie einstmals die ankommenden Seefahrer schien das unübersehbare Naturmonument am Eingang der Guanabara-Bucht nun auch die portugiesischen Luftfahrer zu begrüßen.¹⁶¹⁹ Doch mehr als bloßes Werk der Natur und Gründungsmonument der Stadt verband sich der Zuckerhut mit aktuellen Errungenschaften des menschengemachten technischen Fortschritts. So verweist das auf einer horizontalen Ebene mit dem Flugzeug abgebildete und somit ins Auge des Betrachters stechende Haus auf der Spitze des Zuckerhutes sowie die von ihm wegführende schwungvolle Linie auf die 1912/13 eingeweihte Seilbahn zum Zuckerhut.

1908 vom brasilianischen Ingenieur Augusto Ferreira Ramos idealisiert und in den folgenden Jahren in riskanten und komplizierten Manövern errichtet, galt die Seilbahn als Meisterleistung der brasilianischen Ingenieurskunst und damit als Schlüssel zum ‚Fortschritt‘ der Nation.¹⁶²⁰ Als modernes und spektakuläres Transportmedium stellte sie ein beliebtes Motiv insbesondere auf den Umschlägen derjenigen brasilianischen Illustrierten dar, die vom Zeitalter der Moderne kündeten.¹⁶²¹ Zur Ikone der kollektiven und urbanen Identität hochstilisiert erschien sie in Publikationen zum *Centenário* an der Seite anderer ‚moderner‘ Monumente wie dem Eiffelturm.¹⁶²² Nicht zuletzt symbolisierte sie als

¹⁶¹⁸ Victor: [Ohne Titel], in: *A Vida Moderna*, 29.06.1922, S. 1 (= Titelseite). Zum Illustrator mit dem (Künstler-) Namen „Victor“ liegen in einschlägigen Werken keine Informationen vor. Es scheint sich um einen weniger bekannten Künstler zu handeln.

¹⁶¹⁹ Vgl. dazu SILVA: *Gigante e a máquina*, S. 46 f.

¹⁶²⁰ Vgl. SILVA: *Gigante e a máquina*, S. 49-54.

¹⁶²¹ Vgl. über dieses Beispiel hinaus Fon-Fon, 05.08.1922, S. 1 (= Titelseite).

¹⁶²² Vgl. FERNÁNDEZ BRAVO: *Celebraciones centenarias*, S. 10 f. Für Bilder des „Pão de Assucar“ mit „Caminho Aereo“ in dem anlässlich des *Centenário* herausgegebenen Album der Stadt Rio de Janeiro vgl. EXPOSIÇÃO DO CENTENÁRIO DO BRASIL: *Album da Cidade do Rio de Janeiro. Commemorativo do 1º Centenário da Independência do Brasil, 1822-1922*, Rio de Janeiro 1922, online verfügbar unter http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_icon

dritte weltweit konstruierte Seilbahn – nach der 1907 am Monte Ulia im Baskenland (Spanien) und der 1908 am Schweizer Wetterhorn und damit zwei in Europa eingeweihten Anlagen – Brasiliens Eintritt in die ‚zivilisierte‘ Welt.¹⁶²³

Die vorliegende Titelseitenillustration kombinierte das technische Fortschrittsymbol des Flugzeugs mit dem nunmehr untrennbaren ‚Doppelmonument‘ Zuckerhut-Seilbahn¹⁶²⁴, die allesamt – wie auch die Zeitschrift *A Vida Moderna* – das ‚moderne Leben‘ repräsentierten. Damit stand die Meisterleistung der Portugiesen an der Seite brasilianisch-nationaler Errungenschaften. Beide beschworen die Fortschrittlichkeit und damit Überlegenheit der lusitanischen Abstammungsgemeinschaft, die Seilbahn betonte allerdings zugleich spezifisch nationale Verdienste des portugiesischen Abkömmlings und nun ‚erwachsen gewordenen Sohnes‘ Brasilien. Nicht zuletzt schrieb die von der Zeitung *A Noite* für die beiden Portugiesen ausgerichtete ‚Garden-Party‘ auf dem Zuckerhut diese Verknüpfung in einem symbolischen Akt fort.¹⁶²⁵

Auch wenn sich die Abbildung dieser beiden Fortschrittssymbole auf ideale Weise in das Profil und die Namensgebung der *A Vida Moderna* fügte, so stach diese Titelseitenillustration dennoch hervor, zeigte die Zeitschrift doch gewöhnlich auf ihrer Front Portraits von Frauen.¹⁶²⁶ Die Andersartigkeit dieses Covermotivs verweist insofern auf die Relevanz dieses Flugereignisses, das vorherrschende Visionen von einer fortschrittzugewandten Nation zu unterstreichen vermochte.

Auch in einer weiteren – leider nur in schwarz-weiß vorliegenden – Titelseitenillustration der *Revista da Semana* (Abbildung 61)¹⁶²⁷, deren Ausgabe

ografia/icon325335/icon325335.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Zum Prozess der Konstruktion des Zuckerhutes als Monument vgl. SILVA: Gigante e a máquina.

¹⁶²³ Vgl. SILVA: Gigante e a máquina, S. 53 f.

¹⁶²⁴ Vgl. dazu SILVA: Gigante e a máquina, S. 54 f.

¹⁶²⁵ Vgl. „Os festejos aos aviadores portugueses. ‚Garden-party‘ no Pão de Assucar“, in: Fon-Fon, 01.07.1922, S. 30; „No Pão de Assucar“, in: O Malho, 01.07.1922, S. 25.

¹⁶²⁶ Vgl. entsprechende Titelseitenillustrationen der Zeitschrift *A Vida Moderna*, verfügbar im digitalen Archiv der *Biblioteca Nacional* unter <http://memoria.bn.br>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

¹⁶²⁷ [Fabian Rio]: [Ohne Titel], in: *Revista da Semana*, 27.05.1922, S. 1 (= Titelseite). Der Künstler konnte nicht näher identifiziert werden. „Fabian Rio“ bezieht sich auf die in Rio angesiedelte „Photogravura Fabian“, die unter anderem im Auftrag der *Revista da Semana* Fotogravüren produzierte. Vgl. dazu Almir Mirabeau da FONSECA NETO: *Latt-Meyer, um estudo de caso: tecnologia na história do design gráfico brasileiro*, Dissertação (Mestrado), Rio de Janeiro 2010, S. 40 f.

noch vor der Ankunft der beiden Flieger erschien, nimmt der Zuckerhut als ikonografisches Element symbolische Bedeutung ein, die über diejenige einer bloßen Kulisse oder eines Einfallstores in die Stadt hinausgeht.



Abbildung 61: [Fabian Rio]: [Ohne Titel], in: Revista da Semana, 27.05.1922, S. 1
(= Titelseite). *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

Mit einem leuchtenden, strahlenumkränzten Punkt versehen steht der Zuckerhut wie auch das Wasserflugzeug, das den Nachthimmel von unten anstrahlt, für die buchstäblich ‚Licht ins Dunkel bringenden‘ Pionierleistungen der luso-brasilianischen Abstammungsgemeinschaft, die – wie teilweise aus anderen Illustrationen bekannt – mit Karavellen am rechten Bildrand, dem Christusordenskreuz und dem astronomischen Gerät der Armillarsphäre auf zwei Hintergrundebenen sowie dem *Kreuz des Südens* am Himmel beschworen wird.¹⁶²⁸

Der Zuckerhut als Wahrzeichen Rio de Janeiros und strahlende Ikone steht zugleich aber auch für die Fortschrittlichkeit der brasilianischen Nation. Auch wenn die Seilbahn hier nicht explizit abgebildet ist, so dürfte diese vor dem inneren Auge des zeitgenössischen Betrachters erschienen sein. Wie Silva überzeugend darstellt, verbanden sich Zuckerhut und Seilbahn im Zuge der ab der zweiten Dekade des 20. Jahrhunderts verstärkt einsetzenden ‚Monumentalisierung‘ zu einem ‚Doppelmonument‘. Beide wiesen sich gegenseitig Sinn zu und daher gelte: „ao se contemplar o Pão de Açúcar, se está contemplando o bondinho. Assim, se definem dois monumentos que se confundem num só“¹⁶²⁹. Eine daraus abgeleitete Deutung des Zuckerhutes als Fortschrittssymbol der Nation wird gestützt von der *patria*-Figur am linken Bildrand und der brasilianischen Flagge im unteren Bildteil mit dem darauf abgedruckten Leitspruch der fortschrittsgläubigen Positivisten „Ordem e Progresso“ (dt. „Ordnung und Fortschritt“), von dem vor allem das zweite Schlagwort „Progresso“ (dt. „Fortschritt“) in dieser Projektion besonders ins Auge sticht.

Nationale Fortschrittvisionen verbanden sich in dieser Illustration also mit einer positiven Bewertung des lusitanischen Erbes und der Propagierung der luso-brasilianischen Zusammengehörigkeit. Der einstmals starke Antilusanismus als „einer der Pfeiler der nationalen Identität zu Beginn der Republik“¹⁶³⁰, der sich teilweise bis in die Ausstellungen zum *Centenário* fortsetzte und Portugal als ‚rückständige‘ Nation zeichnete¹⁶³¹, trat damit in den Hintergrund. Die Illustrationen waren gewissermaßen Oden an eine von Portugal wohl unabhängige Nation, die aber auf Basis des lusitanischen Erbes und der luso-

¹⁶²⁸ Vgl. zu diesen Symbolen in anderen Illustrationen die Fußnoten 1547, 1548, 1595. Zum *Kreuz des Südens* in den Antworten auf den Transkontinental-raid vgl. zudem Fußnote 1478.

¹⁶²⁹ SILVA: Gigante e a máquina, S. 55.

¹⁶³⁰ Im Original: „um dos pilares de identidade nacional no início da República“, vgl. SANTOS JÚNIOR: Jacobinismo, S. 117.

¹⁶³¹ Vgl. FERNÁNDEZ BRAVO: Celebraciones centenarias, S. 28.

brasilianischen Zusammengehörigkeit einen vielversprechenden Weg als ‚moderne Nation‘ einzuschlagen vermochte. Zwar bestimmte immer noch die Fortschrittslogik das hier präsentierte Selbstbild der Nation und ihrer Beziehungen zu Portugal, doch nahm Portugal diesem Paradigma folgend nun eine neue Stellung ein. Angesichts der technologischen Meisterleistung, mit der Portugal aufwarten konnte, schien die von portugiesischen und konservativen Gruppierungen schon lange forcierte Hinwendung zu Portugal und zum portugiesischen Erbe sowie die Betonung der luso-brasilianischen Zusammengehörigkeit der brasilianischen Nationsbildung nun in jeder Hinsicht mehr als dienlich zu sein, verhiess sie doch nun nicht mehr eine Verbindung zur ‚Rückständigkeit‘, sondern nunmehr den Anschluss an die ‚Moderne‘.

Brasilianische Beiträge aus dem Bereich der Transporttechnologie vermochten somit das Bild der sich mit diesem Flug manifestierenden Fortschrittlichkeit der ‚*raça lusitana*‘ um eine spezifisch nationale Komponente zu komplettieren. Dabei erweckten die Antworten auf den Flug altbekannte nationale Diskurse zu neuem Leben. So stellte der Schriftsteller Augusto de Lima in seiner Skizze, die mit der Berichterstattung zum Empfang der portugiesischen Flieger in São Paulo erschien, Brasilien als ‚fortschrittliches Erfindervolk‘ dar: „Nas descobertas scientificas, elle se distingue sempre pelas tentativas arrojadas...“¹⁶³². Bezeichnenderweise umrahmte der Text ein Foto vom Besuch der beiden Portugiesen im *Instituto Butantan*, einem um die Jahrhundertwende gegründeten und international anerkannten biomedizinischen Forschungszentrum, das das Bild einer an der universalen Wissensproduktion interessierten und damit zum menschlichen Fortschritt beitragenden Nation in weiterer Hinsicht unterstrich.¹⁶³³ Neben Beispielen aus diversen Wissenschaftsbereichen, beispielsweise der Gelbfieberbekämpfung durch Oswaldo Cruz¹⁶³⁴, begründete Augusto de Lima sein Urteil vor allem mit den herausragenden und weitreichenden Leistungen der brasilianischen ‚Erfinderhelden‘ im Bereich der Luftfahrtentwicklung. Bartolomeu Lourenço de Gusmão erschien als „erster Erfinder des Ballons“¹⁶³⁵, eine wohlbekannte

¹⁶³² Augusto de Lima: „Gago Coutinho – Sacadura Cabral“, in: *A Vida Moderna*, 13.07.1922, S. 8.

¹⁶³³ Zum *Instituto Butantan* (heute: *Instituto Butantã*) vgl. Simon SCHWARTZMAN: *Space for Science: The Development of the Scientific Community in Brazil*, University Park, Pa. 2010, S. 76 und 98 ff.

¹⁶³⁴ Vgl. dazu auch Fußnote 653.

¹⁶³⁵ Im Original: „primeiro inventor do balão“, vgl. Augusto de Lima: „Gago Coutinho – Sacadura Cabral“, in: *A Vida Moderna*, 13.07.1922, S. 8.

pleonastische Zuschreibung, die den gemäß dieser Interpretation durch brasilianischen Schaffensgeist gemeisterten Ursprung aller weiteren Luftfahrtentwicklungen nochmals besonders hervorhob. Auch Santos-Dumont als Erfinder der Lenkbarkeit der Ballone und Augusto Severo als Opfer der Luftfahrt gingen in die Würdigung ein und vervollständigten damit das klassische Trio der ‚Erfindernation‘ Brasilien. Nicht zuletzt verwies Augusto de Lima auf die praktische und nützliche Anwendung, die aus vielen dieser grundlegenden Erfindungen hervorgehe, und evozierte damit den Transatlantikflug der portugiesischen Piloten.¹⁶³⁶

Auch andere Hommagen werteten die Unternehmung als eine Fortsetzung der Meisterleistung ebendieser brasilianischen Initiatoren:

„Gago e Saccadura, symbolos actual da audacia portugueza, recebem no Brasil a palma da victoria, a justa homenagem da travessia heroica dos mares num *Fairey*, enquanto em Paris, na mesma occasião, o mundo celebra um brasileiro, recorda que foi Santos Dumont o primeiro que sobre as azas por elle proprio fabricadas ensinou os homens a voar.“¹⁶³⁷

Ähnlich wie in den Diskursen zu Santos-Dumont die Rekordleistungen ausländischer Flieger schien nun auch diese fliegerische Errungenschaft auf der Santos-Dumont’schen Erfindung zu basieren. Der Triumph der Portugiesen war gemäß dieser Interpretation nur auf der Grundlage der Errungenschaft eines Brasilianers und damit gemeinsam zu erreichen. Diesen Gedanken formulierte auch der brasilianische Staatspräsident Epitácio Pessoa in einer telegrafisch übermittelten Botschaft an seinen Kollegen in Portugal anlässlich der Ankunft der beiden portugiesischen Flieger. Darin gratulierte er zur „bewundernswerten Heldentat, mit der Portugal gerade dazu beigetragen hat, dass die Luftfahrt, deren Wegbereiter Brasilien war, glänzende Wirklichkeit wird.“¹⁶³⁸ Entsprechend erschien Brasilien einem Redner bei der Hommage im *Theatro Lyrico* als

¹⁶³⁶ Vgl. Augusto de Lima: „Gago Coutinho – Sacadura Cabral“, in: *A Vida Moderna*, 13.07.1922, S. 8.

¹⁶³⁷ „Looping the Loop. Os heróes dos ares“, in: *Careta*, 24.06.1922, S. 13. Für eine weitere Darstellung, die Hommagen an Santos-Dumont in Frankreich mit dem aktuellen Transkontinentalflug verknüpft, vgl. „Esquecido na patria, consagrado no estrangeiro“, in: *Revista da Semana*, 27.05.1922, S. 14.

¹⁶³⁸ Im Original: „feito admiravel com que Portugal acaba de contribuir para tornar brilhante realidade a navegação aerea de que o Brasil foi o precursor“, vgl. Telegramm von Epitacio Pessoa an den portugiesischen Staatspräsidenten, reproduziert im Zeitungsartikel „Gloria ao Heroismo Luzitano [sic]!“, in: *Gazeta de Noticias*, 18.06.1922, S. 5.

„rechtmäßiger Altar“ für die „Heiligung der Helden“ aus Portugal, handele es sich doch um das „Vaterland von Santos Dummont [sic]“. ¹⁶³⁹ Auch Sampaio Correia, Präsident des brasilianischen *Aero-Club*, bejubelte in seiner Rede für die portugiesischen Flieger nicht etwa nur deren Heldentat, sondern die zwei Meilensteine der „drei Helden der Lüfte“: „das Fliegen von Santos Dumont und das Navigieren von Gago Coutinho und Sacadura Cabral“. Beide Meisterleistungen stächen hervor „durch den Mut, die Kühnheit, die unbezwingbare Hartnäckigkeit von drei Männern, und vor allem durch die wissenschaftlichen Grundlagen, auf denen sie beruhten“. Damit seien beide „ewige Zeugen der Schöpfung des Genies einer Rasse, hohe Gipfel der endlosen Kette, die der Mensch nach und nach errichtet.“ ¹⁶⁴⁰ Die Errungenschaften dieser drei Luftfahrtpioniere als „Gipfel“ des menschlichen Aufstiegs beschworen insofern nicht nur den Heldenmut und Schöpfergeist der lusitanischen Abstammungsgemeinschaft, sondern auch deren Beitrag zum universalen Fortschritt. Mit Santos-Dumont stellte Brasilien einen eigenen Repräsentanten und konnte so seine Stellung als eigenständige Nation in diesem postkolonialen transatlantischen Kontext behaupten.

Das Zusammenspiel von brasilianischen und lusitanischen Meisterleistungen in der Luftfahrt verdeutlichte eine Hommage aus *O Malho* (Abbildung 62) ¹⁶⁴¹. Sie verbindet nicht nur Abbilder dieser drei Heldenfiguren – der ‚Stern‘ Santos-Dumont an der Basis der Darstellung, die beiden portugiesischen Flieger als aktuelle Akteure an den Seiten –, sondern macht auch in ihrer Bildunterschrift deutlich, dass es sich bei der Figur mit ausgebreiteten Armen, die den Blick zum

¹⁶³⁹ Im Original: „altar legitimo“; „consagração dos heróes“ und „patria do Santos Dummont [sic]“. Alle Teilzitate aus: „As grandes homenagens aos dois ‚ases‘ lusitanos“, in: *Gazeta de Noticias*, 21.06.1922, S. 5.

¹⁶⁴⁰ Im Original: „tres heroes do ar“; „o voar de Santos Dumont e o navegar de Gago Coutinho e Sacadura Cabral“; „pela coragem, pela audacia, pela tenacidade indomavel de tres homens, e, sobretudo pelos fundamentos scientificos em que assentaram“ und „testemunhas eternas da creação do genio de uma raça, cimos de elevada altitude da intermina cadeia que o homem vem erguendo“; Alle Teilzitate aus: „Homenagem aos gloriosos aviadores Saccadura Cabral e Gago Coutinho“, in: *Gazeta de Noticias*, 22.06.1922, S. 5. Entsprechend schmückten die Portraits dieser „drei Helden des Luftraums“ (im Original: „tres heróes do espaço“) die Wände des *Club de Engenharia* in Rio de Janeiro, vgl. „Notas Sociaes“, in: *O Malho*, 26.08.1922, S. 33.

¹⁶⁴¹ [Unbekannter Autor]: [Ohne Titel], in: *O Malho*, 17.06.1922, S. 26. Als Farbreprouktion online verfügbar im digitalen Archiv der *Biblioteca Nacional* unter <http://memoria.bn.br>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Der Signatur und der bildlichen Gestaltung nach stammt diese Illustration vom selben Urheber wie die oben analysierte Titelseitenillustration aus der *Revista da Semana* mit dem Zuckerhut (vgl. Abbildung 61).

Himmel und dem diesen durchquerenden Flugzeug erhebt, um eine Personifikation des „Vaterlandes von Santos Dumont“ („Patria de Santos Dumont“) handelt. Die Illustration zollte damit nicht allein der Leistung der portugiesischen Flieger Anerkennung, sondern band diese rück an Santos-Dumont, den ‚Vater der Luftfahrt‘, der einstmal die Grundlagen dafür geschaffen hatte.



Abbildung 62: [Unbekannter Autor]: [Ohne Titel], in: O Malho, 17.06.1922, S. 26. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.*

Der Mythos der Erfindernation Brasilien setzte sich also im portugiesischen Transatlantikflug fort und beschwor damit eine luso-brasilianische Vormacht im Bereich der Luftfahrt im Speziellen, in Wissenschaft und Technik im Allgemeinen und auf der Fortschrittsleiter im Symbolischen. Diese luso-brasilianische Führung schien gewissermaßen im Himmel festgeschrieben, wie das folgende Bild aus einer Rede verdeutlicht, die bei einer Hommage der *Gazeta de Noticias* gehalten wurde. Dabei bezog sich der Redner auf den von Eduardo das Neves besungenen neuen Stern am Himmel, Santos-Dumont: „A‘ Constelação do Cruzeiro do Sul se juntava um astro novo levantado pela gloria do Brasil. O destino que fez o Brasil irmão de Portugal, não podia deixar o Brasil no céu

sozinho, sem Portugal. E vós apparecestes!¹⁶⁴². Mit diesem Flug hätten sich nun also auch die Portugiesen (neben Santos-Dumont) am Himmel eingeschrieben, ähnlich wie Portugal mit den maritimen Expansionsfahrten in den Ozean. Vom Schicksal der kolonialen Zusammengehörigkeit bestimmt, traten mit Santos-Dumont und den portugiesischen Fliegern also nicht zufällig Vertreter Portugals und Brasiliens als Glanzpunkte der universalen Luftfahrtentwicklung hervor.

Auf zweifache Weise vermochten die Antworten auf diesen Flug also das Bild einer sowohl fortschrittszugewandten als auch eigenständigen Nation zu zeichnen. Zum einen gelang dies über die Verknüpfung des Fluges mit genuin brasilianischen Meisterleistungen aus dem Bereich der Wissenschaft und Technologie, etwa der Seilbahn auf den Zuckerhut. Zum anderen erschien der Transatlantikflug unter Rückgriff auf die Idee der Erfindernation als Fortsetzung der von Santos-Dumont gelegten Grundlagen und damit einer brasilianischen Errungenschaft.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die in den Antworten auf den Transatlantikflug mit Kontinuitätslinien und vielfältigen Bildern beschworene luso-brasilianische Zusammengehörigkeit, die auf der kolonialen Vergangenheit beruhte und sich im einheitlichen Glauben, der gemeinsamen Sprache und dem lusitanischen Abenteuergeist manifestierte, der brasilianischen Nationskonstruktion keinesfalls im Wege stand, sondern vielfältige Anknüpfungspunkte bot, um das Bild einer geeinten, fortschrittszugewandten und souveränen Nation zu unterstreichen. Über die Selbstdefinition als Teil der ‚lusitanischen‘ Gemeinschaft konnte nicht nur eine nationale Einheit in Abgrenzung zu den hispano-amerikanischen Nachbarn symbolisiert werden, sondern konnte Brasilien zugleich den Ruhm des portugiesischen Pionierflugs teilen. Die Verknüpfung des Fluges mit nationalen Manifestationen der Fortschrittlichkeit und erfinderischen Leistungen, die die Basis aller späteren Luftfahrtentwicklung bildeten, unterstrich nicht nur den Beitrag der luso-brasilianischen ‚raça‘ zum menschlichen Fortschritt, sondern ließ zudem Brasilien als eigenständigen Teil dieser kulturellen Gruppierung und damit als mehr denn eine Verlängerung Portugals hervorgehen.

Auf diese Weise vermochte diese Unternehmung unterschiedliche Gruppierungen in Brasilien zu begeistern – einerseits diejenigen, die die portugiesische Vergangenheit positiv bewerteten und eine Annäherung an das ehemalige ‚Mutterland‘ befürworteten, andererseits diejenigen, die vorwiegend nach dem

¹⁶⁴² „Homenagem a Gago Coutinho e Sacadura Cabral“, in: *Gazeta de Noticias*, 25.06.1922, S. 1 f.

(bisher keinesfalls mit Portugal assoziierten) Ideal der ‚Moderne‘ und Brasiliens Eintritt in die ‚zivilisierte‘ Welt strebten. Was ehemals unvereinbar schien, da Portugal für ‚Rückständigkeit‘ stand, erwies sich mit dieser Fortschrittsmanifestation nunmehr als versöhnbar. So vereinten sich in den Deutungen zu diesem Flugereignis, das als Inbegriff der ‚Moderne‘ und der lusitanischen Überlegenheit zugleich gelesen werden konnte, beide Interpretationslinien, die Brasilien zur Zeit des *Centenário* prägten, aber auch spalteten.

3.4 ERGEBNISSE

Im dritten Kapitel standen drei von brasilianischen, US-amerikanischen und portugiesischen Akteuren in den Jahren 1920 und um 1922/23 ausgeführte Flugunternehmungen im Vordergrund, die die Hauptstadt Rio de Janeiro auf neu erschlossenen Luftfahrtrouten mit Metropolen in Argentinien, den USA und Portugal verbanden. An den brasilianischen Antworten auf diese transnationalen, transkontinentalen und transatlantischen Flüge ließen sich neue Muster in der nationalen Vereinnahmung von Luftfahrtereignissen und ihrer Pioniere ablesen, die sich aus dem über die Nation hinausweisenden Bezugsrahmen ergaben.

Nicht nur hinsichtlich der grenzüberschreitenden Routen, sondern auch, was die beteiligten Akteure anging, wiesen diese Unternehmungen transnationale Dimensionen auf. Selbst wenn die Narrative zu den jeweiligen Flugunternehmungen unterschiedliche Formen der binationalen, interkontinentalen oder auch transatlantisch-postkolonialen Beziehungen in den Vordergrund rückten, Rhetoriken der Annäherung und Zusammengehörigkeit wie auch der Abgrenzung und Rivalitäten bedienten, so zielten sie letztlich alle darauf ab, Brasiliens Vormachtstellung innerhalb eines größeren Gefüges zu untermauern und auf diese Weise nationale Bedeutung herzustellen.

Die Deutungen zum *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires changierten und zeichneten die in zwei Richtungen und von zahlreichen brasilianischen wie ausländischen Kandidaten angegangene Unternehmung mal als Inbegriff des freundschaftlich-nachbarschaftlichen Zusammenwachsens, deutlich stärker aber im Zeichen eines sportlich ausgetragenen und zugleich militärisch und politisch konnotierten ‚Wettstreits‘ zwischen den beiden Nachbarnationen. Entsprechend galt Chaves’ erfolgreiche Vollendung des *raids* nicht nur als Abschluss einer langen Chronologie des Scheiterns, sondern vor allem als symbolischer ‚Sieg‘ des brasilianischen Repräsentanten über seinen argentinischen ‚Konkurrenten‘

Hearne im binationalen Ringen um die Hegemonie in Südamerika. Zugleich konnte Chaves – und mit ihm Brasilien – als Vorreiter im Aufbau der Luftverkehrswege auf dem (Sub-) Kontinent und Initiator der damit einhergehenden ‚kontinentalen Verbrüderung‘ gezeichnet werden.

Beim Transkontinentalflug wiederum bildete die Akteurskonstellation eines partnerschaftlich zusammenarbeitenden binationalen Pilotenteams als Sinnbild für die US-amerikanisch-brasilianischen und in Verlängerung davon die inter-amerikanischen Beziehungen die zentrale Interpretationsachse. Sowohl die kartografische Darstellung der Start- und Zielpunkte des *raids* als Pars pro Toto der jeweiligen Subkontinente als auch das maßgebliche Mitwirken des Brasilianers Pinto Martins an diesem Projekt der fliegerischen Anbindung der beiden größten Nationen der Amerikas ließen dabei Brasilien als würdigen Repräsentanten des südamerikanischen Teilkontinents und damit als gleichberechtigten Partner an der Seite der Vereinigten Staaten als Vertreter des nördlichen Teilkontinents hervorgehen.

Die Antworten auf die von zwei Portugiesen ausgeführte fliegerische Erschließung der historischen Atlantikroute zwischen Portugal und Brasilien schließlich beschworen mit Kontinuitätslinien und vielfältigen Bildern die auf der kolonialen Vergangenheit beruhende und mit diesem Flug auf eine erweiterte Basis gestellte Zusammengehörigkeit zwischen Portugal und Brasilien. Auf dieser Grundlage konnte die flug- und navigationstechnische Meisterleistung als nicht mehr allein portugiesischer Beitrag zum Fortschritt der Menschheit gewertet werden, sondern vielmehr als einer der luso-brasilianischen ‚*raça*‘ oder auch Abstammungsgemeinschaft. Über die Verknüpfung dieses ‚gemeinsamen‘ Erfolgs mit eigenen, genuin nationalen Errungenschaften im wissenschaftlichen und technischen Bereich und besonders innerhalb der Luftfahrtentwicklung ließ sich das – insbesondere anlässlich des *Centenário* bedeutsame – Bild von Brasilien als einer eigenständigen und unabhängigen und zugleich dem ‚Fortschritt‘ zugewandten Nation innerhalb eines postkolonialen transatlantischen Kontextes wirkmächtig unterstreichen.

Brasiliens vordere Position auf dem (Sub-) Kontinent und im atlantischen Raum (und in Verlängerung davon auch in der Welt) konnte mit dem Verweis auf die erfolgreichen Luftfahrtpioniere der ersten Dekade zusätzlich beschworen werden. Sowohl Chaves wie auch Pinto Martins und die beiden Portugiesen standen in unmittelbarer Nachfolge der Erfinderhelden Bartolomeu de Gusmão, Santos-Dumont und teilweise auch Augusto Severo, in ihrem Erfolg manifestierte

und schrieb sich die (lange währende) Überlegenheit der brasilianischen Nation innerhalb eines über die Nation hinausweisenden Gefüges (und nun nicht mehr wie vor dem Krieg die Hegemonie der Stadt und Region São Paulo innerhalb der Nation) fort. Zugleich bot die zum Zeitpunkt der Ankunft der Transkontinentalflieger noch laufende Weltausstellung anlässlich des *Centenário* eine wirkmächtige Kulisse zur Inszenierung der ‚modernen‘ brasilianischen Nation.

Stellt man diese Narrative in einen größeren Kontext der brasilianischen und lateinamerikanischen Identitätsentwürfe der Kriegs- und Nachkriegszeit, so verdeutlicht sich, dass insbesondere die hier untersuchten Flüge kontinentaler Dimensionen im Hinblick auf Schauplatz, Routen und Akteure geeignete Projektionsflächen boten, um die mit dem Weltkrieg veränderten Blicke auf die Welt und die eigene Stellung darin auszudrücken und zu symbolisieren.

Dies betrifft zum einen den generellen Fokuswechsel von Europa nach Amerika. Nicht nur bildete der Kontinent nun den Schauplatz nationsüberschreitender Flugunternehmungen, sondern zugleich steckte er den Rahmen ab, innerhalb dessen Brasiliens nationale Relevanz zu Tage treten konnte. Mit anderen Worten: Es galt inzwischen weniger, sich anhand der Leistungen und der daraus erhofften Anerkennung brasilianischer Flugpioniere in Europa innerhalb der ‚zivilisierten‘ Welt unter Beweis zu stellen. Vielmehr ließen die – teilweise von brasilianischen Akteuren initiierten und mitgetragenen – Fortschritte im Projekt der kontinentalen Erschließung von Luftwegen, aber auch in der Anbindung Südamerikas an das transatlantische Flugnetz Brasilien als repräsentative Nation auf dem eigenen (Sub-) Kontinent (und in Verlängerung davon in der Welt) hervorgehen. Wenngleich unter neuen, zunehmend kontinental bestimmten Vorzeichen gewann damit das aus der ersten Dekade bekannte diskursive Spannungsfeld zwischen Nation und Welt, das in den Vorkriegsjahren in den Hintergrund getreten war, erneut an Bedeutung.

Zum anderen ließen sich die Kontinentalflüge im Sinne der von Santos-Dumont während des Weltkrieges verbreiteten Visionen zur Rolle der Luftfahrt für die ‚amerikanische Verbrüderung‘ deuten – sei es zwischen (Nachbar-) Nationen und davon ausgehend innerhalb Südamerikas, sei es zwischen den beiden (oder auch drei) Amerikas. Die panamerikanische Idee kam beim Transkontinentalflug weitaus deutlicher zum Tragen, verband dieser doch mit den USA und Brasilien zwei Nationen, deren traditionell freundschaftliche Beziehungen in den Kriegsjahren auf ein Neues gestärkt worden waren. Dabei spielte die in Santos-Dumonts Argumentation zentrale (in diesem *raid* aber nicht umgesetzte) Beschleunigung

der Verbindungswege lediglich als Desideratum und Zukunftsvision, nicht aber als eigentliche Grundlage eine Rolle für die Lesart des *raids* als Ereignis des interkontinentalen Zusammenwachsens. Das argentinisch-brasilianische Verhältnis wiederum war eher von Konkurrenz, denn von Allianz geprägt und die Verbrüderungsrhetorik (wie auch die Betonung des in diesem *raid* tatsächlich umgesetzten raumzeitlichen Zusammenwachsens) fiel passend dazu eher schwächer aus.

Nicht zuletzt artikuliert sich in den Antworten auf die beiden Kontinentalflüge die mit dem Krieg verstärkte brasilianische Annäherung an die USA, die Brasilien gegenüber Argentinien eine Vormachtstellung innerhalb Südamerikas sichern sollte. Ob über den Vergleich mit Argentinien, der im Topos des Wettstreits eine wirkmächtige Symbolisierung fand, oder aber über die Akzentuierung der US-amerikanisch-brasilianischen Zusammenarbeit – beide Deutungsmuster vermochten Brasilien als repräsentative und führende Nation innerhalb des süd-amerikanischen Subkontinents an der Seite der USA als Stellvertreter der nördlichen Teilkontinents zu zeichnen.

Gleichzeitig haben die Deutungen zum Transatlantikflug aufgezeigt, in wie starkem Maße Luftfahrtunternehmungen nicht nur bestehende Identitätskonzeptionen spiegeln und verstärken, sondern diese zugleich zu verändern und zu prägen vermochten. So hatten seinerseits vorherrschende und bislang die Nationskonstruktion mitbestimmende nativistische und anti-lusitanische Stimmen keinen Platz innerhalb der Berichterstattung zum *raid* Lissabon - Rio de Janeiro. Insofern als Portugal mit dieser Flugunternehmung und der navigations-technischen Fortschrittsleistung nicht mehr das Bild einer ‚rückständigen‘ Nation bestätigte, erschien die Abgrenzung von Portugal nun als nicht mehr entscheidend, die positive Bewertung des lusitanischen Erbes und die Betonung der luso-brasilianischen Zusammengehörigkeit sogar mehr als zuträglich, um sich als ‚moderne‘ brasilianische Nation zu inszenieren. Nationale Fortschrittsvisionen und die Vorstellung einer luso-brasilianischen Abstammungsgemeinschaft bildeten also ausgehend von diesem Flug zwei Seiten derselben Medaille.

Abgesehen von den Antworten auf den *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires, die sich im semantischen Kontinuum zwischen ‚Sport‘ und ‚Krieg‘ bewegten und die aus dem Weltkrieg geborene Figur des ‚Fliegerasses‘ aneigneten, kam der zunehmend an Relevanz gewinnende kriegerische Anwendungshorizont von Luftfahrt in den Deutungen der Nachkriegs-*raids* kaum zum Tragen. Vielmehr dominierte der Aspekt der Nutzbarmachung von Luftfahrt als einem globale

Verbindungen schaffenden Medium. Auch wenn sich das raumzeitliche Potential von Luftfahrt einzig beim *raid* von Rio de Janeiro - Buenos Aires unter Beweis stellen konnte, sollte die (zukünftige und theoretische) Möglichkeit beschleunigter Verkehrswege in zunehmendem Maße die Deutungen von Luftfahrtunternehmungen prägen. Gleichzeitig konnte die vor allem in der ersten Dekade bedeutsame Vorstellung von Luftfahrt als einer wissenschaftlichen Herausforderung mit der navigationstechnischen Leistung der beiden Portugiesen zu neuem Leben erweckt und nunmehr zwei Repräsentanten der luso-brasilianischen Abstammungsgemeinschaft an der Seite der brasilianischen Erfinderpioniere als ‚Fortschrittsbringer‘ von ‚universaler Relevanz‘ inszeniert werden.

In den transnationalen *raids* der 1920er Jahre verbanden sich also Vorstellungen vom Luftfahrtpionier als einem Erfinder (so in den Deutungen zum navigationstechnisch herausragenden Transatlantikflug), vom Luftfahrtpionier als einem Eroberer nun grenzüberschreitender, Nationen und Kontinente verbindender ‚Wege-Räume‘ und schließlich vom Luftfahrtpionier als einem Botschafter, der nicht nur neue Verbindungswege etablierte, sondern damit einhergehend auch die Annäherung zwischen Nationen und Kontinenten buchstäblich beflügelte. Die Luftfahrtpioniere der 1920er vollführten also metaphorisch und auch wortwörtlich einen Brückenschlag zwischen Brasilien beziehungsweise Südamerika einerseits und anderen Nationen oder auch Kontinenten anderseits. Über die Teilhabe an diesen fortschrittsweisenden Unternehmungen – sei es hinsichtlich der Routenführung, sei es hinsichtlich der Mitwirkung nationaler oder zumindest als Vertreter derselben Abstammungsgemeinschaft gefeierter Akteure – ging Brasilien nicht nur als würdiger Repräsentant des Subkontinents, sondern zugleich als eigenständige und fortschrittszugewandte Nation innerhalb eines postkolonialen transatlantischen Kontextes hervor.

SCHLUSSBETRACHTUNG

Warum und inwiefern – um auf die eingangs gestellten Schlüsselfragen dieser Arbeit zurückzukommen – ließen sich also in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts anhand von Luftfahrt und ihren Pionieren verheißungsvolle Botschaften über die brasilianische Nation und ihren Platz in der Welt verkünden? Anders gefragt: Wie funktionierte die diskursive Verknüpfung zwischen Luftfahrt(pionieren) und brasilianischer Nationskonstruktion, und wie lässt sich ihre hohe Wirkmacht erklären? Die vorliegende Untersuchung hat an narrativen Deutungen und visuellen Repräsentationen gezeigt, auf welche Weise zwischen 1900 und 1922/23 in Brasilien Luftfahrtpioniere zu nationalen Heldenfiguren erhoben und Meilensteine in der Entwicklung und Anwendung der Luftfahrttechnologie als national bedeutsame Ereignisse inszeniert wurden. Mittels der Analyse von Texten und Bildern ließen sich zentrale diskursive Muster rekonstruieren, die sich sukzessiv und parallel zu den sich diversifizierenden Schauplätzen und Aktionsradien, Anwendungskontexten und Bedeutungshorizonten von Luftfahrt herausgebildet hatten und die sich zugleich in zunehmendem Maße überlagern sollten. Diese argumentativen Verbindungslinien zwischen Luftfahrtimaginationen und nationaler Bedeutungskonstruktion und die daran ablesbaren brasilianischen Blicke auf die Welt und den eigenen Platz darin gilt es nun nochmals komprimiert nachzuzeichnen, zu bewerten und thematisch wie auch räumlich in größere Kontexte einzuordnen.

Insbesondere in der Pionierphase rund um die Wende zum 20. Jahrhundert stand die ‚Eroberung der Lüfte‘ für eine ‚welt‘-bewegende wissenschaftlich-technologische Herausforderung, deren Bewältigung eng an die Figur des Erfindergenies und die Idee des stetigen menschlichen Fortschritts gekoppelt war. Die (teils von außen angefochtenen) Errungenschaften und heroisch anmutenden ‚Opfer‘ aus Brasilien stammender, aber vorwiegend am europäischen Schauplatz und teilweise sogar in der ‚Weltstadt‘ Paris agierender Luftfahrtpioniere wie Bartolomeu de Gusmão, Augusto Severo und Alberto Santos-Dumont unterstrichen dabei das Bild einer brasilianischen ‚Erfindation‘ von ‚universaler Relevanz‘ mit einem bis ins 18. Jahrhundert zurückreichenden Ursprung. Nicht zuletzt, weil diese Akteure in eine multinationale Erfinder- und Fliegergemeinschaft fernab Brasiliens eingebunden waren, erschien es

bedeutsam, sie als Repräsentanten der eigenen Nation oder auch ‚Rasse‘ (im Sinne einer polyvalent ausdeutbaren, vorwiegend historisch-kulturell definierten Abstammungsgemeinschaft) zu vereinnahmen. Darauf aufbauend standen ihre erfinderischen Leistungen zur Umsetzung des Heißluftballonfluges, der Lenkbarkeit von Ballonen und schließlich des Flugzeugfluges (und überdies Augusto Severos ‚Aufopferung‘ bis hin zum Tod) für Brasiliens mehrfachen Beitrag zum ‚universalen Fortschritt‘. Dieser ‚brasilianische‘ Dienst an der ‚Menschheit‘ sowie die daraus erwachsende (oder – wie im Falle Bartolomeu de Gusmãos – erst noch zu erkämpfende, ihm in den Augen seiner Kompatrioten aber rechtmäßig zustehende) Anerkennung in Paris, Europa und davon ausgehend in der ‚Welt‘ lieferten die entscheidenden Argumente, um einen Platz für Brasilien im Kreise der als ‚zivilisiert‘ geltenden Nationen zu propagieren.

Auch wenn die wesentlichen Schritte im Prozess der technischen Realisierung des Fliegens gegen Ende der ersten Dekade vollbracht waren und insofern die Vorstellung von Luftfahrt als einer wissenschaftlich-technologischen Herausforderung zunehmend an Wirkmacht verlieren sollte, lebte die Idee einer brasilianischen Erfindernation auch in den folgenden Dekaden fort. Auf dieser Grundlage ließen sich einerseits zukünftige Errungenschaften (luso-) brasilianischer Flieger in eine lange (zeitweise auch regional gedeutete) Kontinuitätslinie einreihen, andererseits Erfolge ausländischer Akteure als (bloße) Fortsetzung des Werkes dieser brasilianischen ‚Ur-Figuren‘ auslegen.

In den brasilianischen Antworten auf den im Jahr 1922 von zwei Portugiesen durchgeführten Transatlantikflug verbanden sich beide Argumentationslinien zu einer Erzählung, die Brasiliens Beitrag zum ‚universalen Fortschritt‘ in doppelter Hinsicht betonte. Zum einen blühte mit der navigatorischen Pionierleistung der Portugiesen die Vorstellung von Luftfahrt als einer technologisch-wissenschaftlichen Menschheitsaufgabe wieder auf. Auf dieser Basis konnte das Bild einer luso-brasilianischen Abstammungsgemeinschaft beschworen werden, die ausgehend von den frühen brasilianischen Erfindern wie Santos-Dumont bis hin zu den portugiesischen Meistern der präzisen Orientierung und Kursfindung entscheidend an der Luftfahrtentwicklung und damit am ‚menschlichen Fortschritt‘ mitwirkte und der somit in den Augen der (Luso-) Brasilianer ein bedeutender Platz in der (‚zivilisierten‘) Welt zukam. Zum anderen galt die erste Südatlantiküberquerung auf dem Luftweg als ein Verdienst, das letztlich auf Santos-Dumonts Erfindung des Flugzeugs zu fußen schien. Anhand des Verweises auf diese und andere genuin nationale Manifestationen der ‚Fortschrittlichkeit‘ vermochte

Brasilien – und das erschien insbesondere angesichts des *Centenário*, des 100-jährigen Jubiläums der brasilianischen Unabhängigkeit von Portugal, bedeutsam – seine Position als eigenständige und ‚moderne‘ Nation im postkolonialen transatlantischen Kontext zu behaupten.

Mit der zunehmenden technologischen Perfektionierung präsentierten sich die ab Ende der ersten Dekade als Fortbewegungsmittel einsetzbaren Flugzeuge als geeignetes Medium zur Raumerschließung und letztlich zur Herstellung von Territorialität als einem wichtigen Bestandteil der Nationalstaatsbildung. In diesem Sinne erschienen die vom Brasilianer Edu Chaves ab 1912 durchgeführten Streckenflüge auf nationalem Territorium seinen Zeitgenossen als erste Schritte auf dem Weg des Zusammenwachsens der seinerzeit wahrgenommenen ‚zwei Brasilien‘ zu ‚einem‘. Seine Pionierflüge über naturräumliche Hindernisse und weite Distanzen gaben dabei praktische wie auch symbolische Antworten auf die seit dem 19. Jahrhundert drängende Frage der ‚nationalen Integration‘ des Territoriums. Brasilianische Deutungen zeichneten Edu Chaves entsprechend als ‚*bandeirante* der Lüfte‘ und evozierten damit den zeitgleich mit regionalistischen wie auch nationalistischen Stoßrichtungen mythologisierten Hauptakteur der Binnenlanderkundungen des 17. und 18. Jahrhunderts. Die mit Chaves’ *raids* Santos - São Paulo und São Paulo - Rio de Janeiro eingeleitete fliegerische Erschließung des nationalen Territoriums und die Anknüpfung an Identitätskonzeptionen und Symbolfiguren, welche die räumlichen Dimensionen der Nationswerdung betonten, verbanden sich insofern zu einer regionalen wie auch nationalen Erzählung, die den *paulista* Edu Chaves als heroischen Raumeroberer und Mittler der Modernisierung im Dienste der Nation hervorgehen ließ.

Das Bild vom Luftfahrtpionier als Raumeroberer lebte mit den transnationalen Flügen der 1920er Jahre fort, überlagerte sich aber zugleich mit der Figur des erfolgreich aus einem ‚Wettstreit‘ hervorgegangenen ‚Siegers‘ oder auch des ‚Botschafters‘ zwischen (freundschaftlich oder einstmals durch den Kolonialismus verbundenen) Nationen und Kontinenten. Luftfahrt stand spätestens seit den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg für die grenzüberschreitende Vernetzung unterschiedlicher Teile der Welt. Dabei bildete Rio de Janeiro frühzeitig einen wichtigen Knotenpunkt innerhalb transnationaler, transkontinentaler oder gar transatlantischer Wegenetze. Zudem waren Brasilianer wie Edu Chaves und Pinto Martins (oder zumindest lusitanische Akteure) maßgeblich an der Erschließung der Flugrouten zwischen der brasilianischen Hauptstadt auf der einen Seite und Buenos Aires, Lissabon und New York auf der anderen Seite beteiligt. Darauf

aufbauend konnte Brasilien als repräsentative Nation und Vorreiter (oder entsprechend die luso-brasilianische Abstammungsgemeinschaft als fortschrittsbringende ‚*raça*‘) innerhalb eines darüber hinausweisenden Kontextes gezeichnet werden. Auf diesem Wege ließ sich nicht nur die brasilianische Vormachtstellung gegenüber Argentinien innerhalb Südamerikas und an der Seite der USA auf dem amerikanischen Doppelkontinent, sondern zudem Brasiliens Anbindung an und Integration in die (‚zivilisierte‘) Welt unterstreichen.

Nicht zuletzt war Luftfahrt in den Kontext des ‚modernen‘ Sports eingebunden. So strebten Luftfahrtpioniere nach technischen und sportlichen Höchstleistungen, die sich zur Inszenierung nationaler Stärke und zu der für Identitätskonstruktionen zentralen Abgrenzung von ‚den Anderen‘ geradezu anboten. Dieser Aspekt wurde erstmals in den brasilianischen Auslegungen zu Santos-Dumonts Platz innerhalb einer transnationalen Fliegergemeinschaft von 1909 wirkmächtig. Auch wenn (oder vielleicht auch gerade weil) institutionalisierte und international ausgetragene Flugwettbewerbe am Schauplatz Brasilien – anders als in Europa – rar gesät waren, wurde über den Wettstreit-Topos die nationale Positionierung innerhalb eines transnationalen Gefüges symbolisch repräsentiert. So vermochten die Deutungen des *raids* Rio de Janeiro - Buenos Aires (1920) im Zeichen eines zwischen den rivalisierenden Nachbarnationen Argentinien und Brasilien sportlich ausgetragenen, zugleich aber militärisch und politisch konnotierten ‚Wettkampfes‘ Brasiliens Vormachtstellung auf dem (Sub-) Kontinent (und in Verlängerung davon auch in der Welt) zu untermauern.

Doch nicht nur das an fliegerischen Rekorden und somit an konkreten Zahlen ablesbare Motiv des Übertrumpfens, sondern zugleich die Zeichnung brasilianischer Luftfahrer als mehr denn bloße *sportsmen* unterstrich die nationale Differenz. So hob sich Santos-Dumont in den Augen brasilianischer Zeitgenossen von anderen, vorwiegend als *sportsmen* glänzenden, nach Ruhm und Preisgeldern strebenden Fliegern in Europa ab. Anders als diese – so die zugrundeliegende Argumentation – ließ er seine sportlichen Ambitionen nie zum Selbstzweck werden, sondern diente mit seinen nicht-patentierten und damit der Allgemeinheit zur Verfügung stehenden Erfindungen der Weiterentwicklung der Luftfahrt als einer Menschheitsaufgabe. Entsprechend kontrastierten brasilianische Deutungen – und das manifestierte sich nicht zuletzt am neu aufgekommenen Begriff ‚*raid*‘ – die distanzüberwindenden und raumerkundenden Streckenflüge von Edu Chaves mit den seinerzeit in Brasilien populären, an den Zuschauersport anknüpfenden Flugvorführungen ausländischer Piloten. Während letztere die

Technologie in einer vertikalen Dimension zur Schau stellten und allenfalls kommerzielle Interessen, doch keinerlei ‚höhere‘ – und das hieß: nationale – Ziele zu verfolgen schienen, wurden Chaves’ *raids* als Heilmittel für den drängenden Zusammenschluss des nationalen Territoriums präsentiert.

Die in brasilianischen Luftfahrtvorstellungen zu Tage tretenden Sphären des Erfindertums, der Verkehrstechnologie und des Sports bestimmten somit die nationale Bedeutungskonstruktion. Alles in allem gab Luftfahrt praktische, vor allem aber auch symbolische Antworten auf seinerzeit entscheidende Fragen der brasilianischen Nation. Diese betrafen erstens das Streben nach Wissenschaft und Technologie als ‚Fortschrittsbringern‘ oder allgemein nach einer Einbindung Brasiliens in die Welt der ‚zivilisierten‘ Nationen. Zweitens ging es um die Herstellung nationalstaatlicher Territorialität nach europäischem Muster. Drittens erwiesen sich die Sicherung einer Vormachtstellung gegenüber dem traditionellen Rivalen und Nachbarn Argentinien auf dem (Sub-) Kontinent sowie die Positionierung als eigenständige und ‚moderne‘ Nation im postkolonialen transatlantischen Kontext als zentral.

Gerade weil sich im Phänomen Luftfahrt zahlreiche Anwendungskontexte und Bedeutungshorizonte bündelten, konnte auf diversen Ebenen an die Nationskonstruktion angeknüpft werden. Luftfahrt als Medium wie auch als Symbol überschchnitt sich dabei mit unterschiedlichen für die brasilianische Nationsbildung relevanten Bereichen und wies zugleich über diese hinaus. Zum einen ließ sich über Luftfahrt – ähnlich wie über andere in einem transnationalen Rahmen ausgetragene kompetitive Sportarten (etwa den Fußball¹⁶⁴³) – nicht nur die Abgrenzung vom ‚Anderen‘ (in diesem Fall vor allem gegenüber Argentinien), sondern auch die Annäherung zwischen Nationen artikulieren. Zum anderen versprachen vorher und zeitgleich ebenso weitere Verkehrs- und Kommunikationstechnologien den territorialen Zusammenschluss der Nation (in Brasilien vor allem der Telegraf und das Automobil¹⁶⁴⁴) oder aber eine beschleunigte Anbindung und damit einhergehend eine (zumindest empfundene) Annäherung an die nordatlantische Welt (so insbesondere der Telegraf und wohl auch das

¹⁶⁴³ Vgl. dazu Christina PETERS: *Das globalisierte Spiel. Fußball und Identitäten in Brasilien aus transnationaler Perspektive, 1894-1930*, Stuttgart 2015, etwa S. 321 und 324 f.

¹⁶⁴⁴ Vgl. zu beiden die Ausführungen im Kapitel 2.4 dieser Arbeit und die Literaturangaben in Fußnote 57.

Dampfschiff¹⁶⁴⁵). In der Luftfahrt kulminierten diese drei Aspekte, und somit bot sich eine Projektionsfläche für den dreifach ausgerichteten Prozess der brasilianischen Nationsbildung, der gleichermaßen die Integration nach innen, die Abgrenzung gegenüber den hispanoamerikanischen Nachbarn und den Anschluss an die (,zivilisierte‘) Welt vorsah.

Wie auch diese vorwiegend in Europa herausgebildeten Sportarten und Technologien symbolisierte Luftfahrt die ‚Moderne‘ und verhieß, den ‚Fortschritt‘ nicht nur von dort nach Brasilien, sondern zugleich ausgehend von den Zentren der atlantikzugewandten, als ‚zivilisiert‘ geltenden Küstenregion (und insbesondere von dem sich als ‚Fortschrittsmotor‘ inszenierenden São Paulo aus) in das als ‚rückständig‘ angesehene Binnenland zu bringen. Die (wohlgemerkt vorwiegend in ebendiesen Küstenzentren produzierten¹⁶⁴⁶) ‚brasilianischen‘ Luftfahrtdeutungen ließen sich damit auf zweifache Weise mit dem für das lateinamerikanische Selbstverständnis zentralen, auf dem Fortschrittsparadigma basierenden ‚Zivilisations-Barbarei‘-Diskurs in Einklang bringen, der nicht nur die seinerzeit wahrgenommenen Gegensätze zwischen Europa und Lateinamerika, sondern zugleich die daraus abgeleiteten Binnendifferenzierungen innerhalb einzelner Nationen zum Ausdruck brachte.¹⁶⁴⁷

Gleichzeitig ging die diskursive Verknüpfung von Luftfahrt, Fortschritt und Nation im hier untersuchten Fall über die Zuweisung symbolischen Gehaltes an eine vor Ort eingesetzte Maschine als Artefakt des technologischen Fortschreitens oder auch an einen lokal ausgeübten Sport als Praxis der ‚Moderne‘ hinaus. Als zentral erwies sich dabei die Idee des Erfindertums, die bislang in Brasilien allenfalls im Bereich der Wissenschaft und Forschung, kaum aber im Bereich der

¹⁶⁴⁵ Vgl. zu beiden die Hinweise in der Einleitung, im Kapitel 2.4 sowie in den Fußnoten 30, 47 und 1003.

¹⁶⁴⁶ Ob eine derartige Wahrnehmung auch an anderen Orten der Diskursproduktion – etwa im brasilianischen Landesinneren – überwog und inwiefern sie sich wandeln sollte, als die fliegerische Anbindung des Hinterlandes konkrete Formen annahm, ließe sich unter Heranziehung weiteren Quellenmaterials – etwa regionaler Presseorgane – untersuchen.

¹⁶⁴⁷ Einen Überblick zu den Variationen dieses Diskurses innerhalb Lateinamerikas bietet BURNS: *Cultures in Conflict*, passim. Zu Argentinien und Brasilien vgl. außerdem ZILLY: *Barbarei*, passim. Komplementär zum brasilianischen Fall verbanden sich Luftfahrtdeutungen in Peru mit einem umgekehrten Blick auf das eigene Binnenland. Aufgrund Perus geografischer Lage am Pazifik galt das dortige Binnenland als ‚Brückenkopf‘ zu den transatlantischen (Luft-) Verbindungswegen und damit zur ‚atlantischen Welt‘. Letztlich speiste sich diese Zuschreibung aus demselben, den nordatlantischen ‚Fortschritt‘ beschwörenden Diskurs. Vgl. HIATT: *Rarefied Air* (Dissertation), S. 86, 133, 137, 139 f. und 178.

Technologieentwicklung (oder gar des Sports) zutage getreten war.¹⁶⁴⁸ Als Erfinderhelden inszeniert standen die an der Luftfahrtentwicklung am Schauplatz Europa mitwirkenden brasilianischen Pioniere auf neuartige Weise für Brasiliens Teilhabe am ‚Fortschritt‘. So symbolisierten sie ein Brasilien, das nicht mehr nur ‚passiver‘ Empfänger oder allenfalls implementierende Instanz (wie beim Großteil der oben angeführten Technologien und Sportarten), sondern nunmehr auch ‚universal‘ anerkannter Urheber wissenschaftlich-technologischer und damit weltbewegender fortschrittsweisender Erfindungen war.

Damit konnte der bestehende Nexus zwischen Fortschrittsparadigma und Nationskonstruktion fortgeschrieben, zugleich aber auch um bedeutsame Dimensionen erweitert werden. Auf der einen Seite lebte die vor allem in der zweiten Dekade herausgestrichene Binnendichotomisierung der ‚zwei Brasilien‘ damit zwar fort, war doch ein Großteil ebendieser Akteure in São Paulo verwurzelt und schien insofern die ‚Fortschrittlichkeit‘ dieser Region in weiterer Hinsicht unter Beweis zu stellen. Auf der anderen Seite jedoch wirkte sich das neu geschaffene Bild von Brasilien als einer fortschrittsbringenden Nation auf die imaginierte Stellung Brasiliens in der (‚zivilisierten‘) Welt aus. Luftfahrt bedeutete nicht allein ‚Fortschritt für die Nation‘ (und im zweiten Schritt für das Binnenland), sondern nunmehr auch ‚Fortschritt für die Welt‘ aus den Händen brasilianischer Erfinder.

Diese Zusammenhänge erklären, warum in Brasilien dieser Zeit weniger Flugmaschinen – wie das etwa Fritzsche für das zeppelinbegeisterte Deutschland konstatiert hat¹⁶⁴⁹ –, denn vielmehr Luftfahrtpioniere zu Trägern nationaler Bedeutung und damit zum Maßstab der Nation wurden. Der Blick über den brasilianischen Schauplatz und das technologische Artefakt der Flugmaschine hinaus auf die transnational eingebundenen, schöpferisch handelnden brasilianischen Akteure erweist sich insofern als entscheidend, um lokale (Neu-) Bewertungen

¹⁶⁴⁸ Man denke beispielsweise an den Bakteriologen Oswaldo Cruz, vgl. dazu entsprechende Ausführungen zu Abbildung 18 und zu Fußnote 1634. Allgemein zur Verknüpfung zwischen Wissenschaft und Forschung einerseits und brasilianischer Nationskonstruktion andererseits vgl. Fußnote 24.

¹⁶⁴⁹ So beschreibt er in seiner Einleitung Flugzeuge und Luftschiffe als „Maßstäbe der Nationen“: „airplanes and airships were the measures of nations at the beginning of the twentieth century“. Anhand dieser Messlatte habe sich nicht nur Europa von anderen Großregionen, sondern hätten sich auch einzelne Mächte innerhalb Europas voneinander abgegrenzt. Vgl. FRITZSCHE: *Nation of Fliers*, S. 3. Vgl. dazu auch SYON: *Zeppelin!*, S. 3 f.

globaler Abhängigkeits- und Machtstrukturen und damit die in Brasilien vorherrschenden Bedeutungen von Luftfahrt für die Selbstpositionierung in der Welt in ihren vielfältigen Dimensionen zu erfassen.

„Fortschritt“ wurde bis dahin vorwiegend in Europa oder auch im Nordatlantik verortet und war zugleich eng an die Kategorie „*raça*“ („Rasse“) gebunden. Es verwundert insofern kaum, dass brasilianische Kommentatoren luftfahrerische Errungenschaften mitunter als Zurschaustellung einer als überlegen gezeichneten „*raça lusitana*“ oder auch „*raça latina*“ betrachteten und damit die portugiesischen oder auch lateinisch-romanischen – also letztlich die europäischen – Ursprünge der brasilianischen Nation betonten. Dies betraf nicht nur den Transatlantikflug der beiden Portugiesen, der freilich eine Steilvorlage für die Pointierung des lusitanischen Erbes bot, sondern auch die Pionierleistungen brasilianischer Akteure wie Santos-Dumont und Edu Chaves. Gleichzeitig blieben indigenes und afrikanisches Vermächtnis, die gemäß des in diversen zeitgenössischen Identitätsentwürfen und Geschichtsdarstellungen beschworenen Gründungsmythos zusammen mit dem portugiesischen die drei Pfeiler der brasilianischen Nation ausmachten, in brasilianischen Luftfahrtdeutungen weitestgehend ausgeblendet.¹⁶⁵⁰

Vornehmlich dürfte diese Fokussierung auf der Akteurebene begründet sein. Bei den hier untersuchten Luftfahrtpionieren handelte es sich größtenteils um europänahe Vertreter der „weißen“ Eliten des Landes (oder gar um „weiße“ US-Amerikaner beziehungsweise Portugiesen). Dabei überrascht es im Hinblick auf vorherrschende (nicht zuletzt entlang der Achse „Rasse“ verlaufende) Machtasymmetrien kaum, dass zeitgenössische Berichte diesem Aspekt keine explizite Beachtung schenkten. Es liegt nahe, dass diese vornehmlich „weißen“ Luftfahrtpioniere weitaus überzeugender als Abkömmlinge europäischer, denn indigener oder afrikanischer Vorfahren gezeichnet werden konnten. Anders als etwa

¹⁶⁵⁰ Erstmals taucht diese Idee Mitte des 19. Jahrhunderts in einem Aufsatz von Carl Friedrich Philipp von Martius auf, der die zukünftige brasilianische Nationalgeschichtsschreibung prägen sollte. Zu diesem und späteren Nationsentwürfen, die einen dreifachen Einfluss betonten, vgl. FISCHER / PETERS / SCHULZE: *Brasilien in der Globalgeschichte*, S. 17 ff. Zum Gründungsmythos eines aus drei „Rassen“ hervorgegangenen Brasiliens vgl. Marilena CHAUÍ: *Brasil. Mito fundador e sociedade autoritária*, 5. reimpressão, São Paulo 2004. Zur brasilianischen Nationalgeschichtsschreibung vgl. ferner RINKE / SCHULZE: *Kleine Geschichte Brasiliens*, S. 104-108 und 202 f.

peruanische Piloten mit indigenen Wurzeln¹⁶⁵¹ oder auch afro-brasilianische Fußballspieler¹⁶⁵² boten sie damit keine Projektionsfläche, um die ethnisch-kulturelle Heterogenität der Bevölkerung zu repräsentieren und diesbezügliche Dimensionen der Nationsbildung zu verhandeln.

Darüber hinaus sprach ein weiterer Grund für die Akzentuierung der lusitanischen Ursprünge. So eignete sich die ‚Eroberung der Lüfte‘, um als Fortsetzung der gefahrenvollen Bezwingung anderer Naturräume, etwa der Meere oder Gebirge, gelesen zu werden. In Brasilien lag es nahe, diese auch andernorts gezogenen Kontinuitätslinien¹⁶⁵³ in die heroisch anmutende Geschichte der portugiesischen maritimen Expansionsfahrten einzubetten und die Flieger in Nachfolge unterschiedlicher historischer Figuren der Raumeroberung zu zeichnen, die – ob *bandeirantes* oder auch Seefahrer – als Inbegriff lusitanischer Abenteurer standen. Die Kategorie der ‚*raça*‘, wie sie in brasilianischen Luftfahrt-narrativen in Erscheinung trat (nämlich zur Bezeichnung einer lusitanischen oder auch lateinisch-romanischen Abstammungsgemeinschaft), verlieh (luso-) brasilianischen Luftfahrern insofern nicht nur einen heldenhaften Charakter, sondern zugleich eine lange zurückreichende Historizität.

Letztlich ließ sich Brasiliens Eintritt in die Welt der ‚zivilisierten‘ Nationen anhand ‚weißer‘ Akteure, die das heroische Erbe der lusitanischen Entdeckerfiguren zu neuem Leben erweckten, wirkmächtig und überzeugend unterstreichen. Damit fügten sich brasilianische Luftfahrtdiskurse nicht nur ideal in den vorherrschenden Fortschrittsdiskurs, sondern zugleich in hegemoniale Muster des ‚Rassedenkens‘ ein. Dies mag nicht zuletzt erklären, warum die hier präsentierten (wohlgemerkt von dominanten Eliten produzierten) Bedeutungen von Luftfahrt (zumindest in der ‚großen‘ Presse) kaum konfliktiv ausgehandelt,

¹⁶⁵¹ Als Beispiel sei der „fliegende ‚Cholo““ (im Original: „Flying ‚Cholo““) Alejandro Velasco Astete angeführt, ein Quechua sprechender Pilot aus der Andenstadt Cuzco mit Vorfahren aus Spanien und aus altem Inka-Adel, der für die lokalen Eliten in Cuzco auf paradoxe Weise gleichzeitig ‚Inka- Traditionen‘ und die ‚Moderne‘ verkörperte. Anhand der Reaktionen auf dessen Flugerfolge und schließlich auch dessen Tod im Jahr 1925 konnte Hiatt darlegen, wie Luftfahrt zu einer andinen Version der ‚Moderne‘ und zum Bild einer physisch höherwertigen ‚andinen Rasse‘ beizutragen vermochte. Vgl. HIATT: *Rarefied Air* (Dissertation), S. 87-125 (= Kapitel 3) oder auch den entsprechenden Artikel HIATT: *Flying "Cholo"*.

¹⁶⁵² So diente der brasilianische Fußball – ausgehend von der Einbindung oder auch dem Ausschluss afro-brasilianischer Spieler – der Aushandlung ‚rassischer‘ Identität innerhalb der Nation, vgl. dazu PETERS: *Das globalisierte Spiel*, S. 24, 45 f., 139-173, 288 und 319 ff.

¹⁶⁵³ Siehe dazu unter anderem Fußnote 550.

sondern vielmehr relativ einhellig akzeptiert und immer wieder aktualisiert wurden.

Auch wenn sich die Wahrnehmung und Deutung von Luftfahrt an vielen Orten der Welt mit Projekten der Nationsbildung verband, so lassen sich doch einige Spezifika festhalten, über die sich die in Brasilien vorliegenden Verknüpfungen gegenüber nordatlantischen Fallbeispielen, aber auch innerhalb eines (bisher nur fragmentarisch erforschten) lateinamerikanischen Kontextes abheben. So baute die nationale Bedeutung von Luftfahrt in Brasilien vorwiegend auf deren Einbettung in den Kontext des Sports und der Erschließung von Verkehrswegen auf. Anders als in Europa spielte dagegen die Anwendung von Luftfahrt als militärisches Instrument innerhalb der nationalen Vereinnahmung von Luftfahrt(pionieren) eine nachrangige Rolle. Gewiss beflügelten von Beginn an das Wissen um die generelle Möglichkeit und später dann auch die Rezeption des tatsächlichen Einsatzes von Flugzeugen zu kriegerischen Zwecken Vorstellungen von Luftfahrt als Ausdruck nationaler Stärke – oder andersherum Visionen des über Luftfahrt erreichbaren ‚universalen Friedens‘. Auch die innerhalb der europäischen Luftfahrtkultur zentrale Figur des ‚Fliegerasses‘¹⁶⁵⁴ tauchte – wenngleich in abgewandelter Form – in den Antworten auf den *raid* Rio de Janeiro - Buenos Aires auf. Doch insgesamt betrachtet konzentrierte sich die nationale Heroisierung von Luftfahrern auf zivile Akteure oder zumindest auf Aktivitäten, die vornehmlich nicht-kriegerischen Zielen dienten.¹⁶⁵⁵ Zwar kam auch in Brasilien der Entwicklung der (wohlgemerkt noch jungen) Militärluftfahrt zweifelsohne eine hoher Stellenwert zu, doch bot sich offenbar im hier untersuchten Zeitraum keine Bühne – etwa ein vor Ort und international ausgetragener Konflikt –, auf der die militärischen Dimensionen von Luftfahrt und deren nationale Relevanz wirkmächtig hätten inszeniert werden können.

Auch in weiterer Hinsicht zeigen sich Abweichungen. Luftfahrt als Mittel der Erschließung des nationalen Territoriums erlangte in Brasilien nicht nur eine besonders hohe, sondern zudem eine vom europäischen (und teilweise auch vom nordamerikanischen) Kontext differierende Bedeutung. So erfüllten Flugzeuge in Brasilien mehr denn eine bloß ergänzende Funktion innerhalb der Verkehrs-

¹⁶⁵⁴ Siehe dazu auch die Hinweise in der Einleitung dieser Arbeit und die Fußnoten 36 und 74.

¹⁶⁵⁵ Einzig an Ricardo Kirk, der kurzzeitig und in begrenztem Ausmaß zum ‚Opfer der brasilianischen Luftfahrt‘ erhoben wurde, lässt sich ansatzweise eine nationale Vereinnahmung brasilianischer Militärflieger erahnen, vgl. dazu Fußnote 1164.

geografie. Entsprechend betonten kartografische Repräsentationen und Karikaturen zu innerbrasilianischen Streckenflügen zweierlei Aspekte. Einerseits verhieß das Flugzeug in Brasilien wie auch andernorts, bestimmte Strecken schneller und auf direkterem Wege als bisherige Verkehrsmittel – etwa Eisenbahnen oder Schiffe – zu überwinden. Andererseits – und diese Dimension war in Brasilien weitaus ausgeprägter als in Europa – verwiesen diese Flüge über naturräumliche Hindernisse und weite Distanzen zugleich auf die generelle Möglichkeit und die vorherrschende Zukunftsvision, mit dem Flugzeug anderweitig schwer bezwingbare und weitläufige ‚Wege-Räume‘ überhaupt zu erschließen. Auch andere lateinamerikanische Nationen (und zahlreiche weitere außereuropäische Staaten) entbehrten umfassender Verkehrsnetzwerke und dürften Luftfahrt entsprechend als Heilmittel für den territorialen Zusammenschluss betrachtet haben.¹⁶⁵⁶ Die in Brasilien vorliegende Kombination aus unzureichenden verkehrsinfrastrukturellen Voraussetzungen zum einen, enormen naturräumlichen Herausforderungen zum zweiten und dazu einer immensen Fläche, die es zu bezwingen und erschließen galt, zum dritten kann dagegen als nahezu einzigartig gelten. Diese Besonderheiten erklären, warum sich in brasilianischen Deutungen räumliche Dimensionen des Fliegens und nationale Zukunftsvisionen auf so vielfältige und eindringliche Weise verbanden.

Während Brasilien die raumerschließenden Bedeutungshorizonte von Luftfahrt mit vielen lateinamerikanischen Nationen (zumindest in einigen Aspekten) teilte, stach es mit der Möglichkeit, sich als Erfindernation zu inszenieren, innerhalb des (Sub-) Kontinents (und gleichzeitig gegenüber vielen weiteren Nationen) hervor. So bot sich in Brasilien ein ungewöhnlich reicher Stab an Luftfahrtpionieren, die sich zu Erfinderhelden erheben ließen. Dahingegen vollzog sich die Verknüpfung von Luftfahrt und Nation im restlichen Lateinamerika weniger anhand von Erfinderfiguren, sondern vorwiegend anhand von Fliegern.¹⁶⁵⁷ Nur wenige

¹⁶⁵⁶ Zur Situation in Lateinamerika vgl. die Ausführungen in Kapitel 2.4. Zur Herstellung von Territorialität als einem globalen Ansinnen und zur Rolle von Luftfahrt in der Herausbildung von Verkehrsnetzwerken in der außereuropäischen Welt vgl. entsprechende Hinweise in OSTERHAMMEL: *Verwandlung der Welt*, S. 173 f. und 1023.

¹⁶⁵⁷ Kuhn betrachtet die hohe Anzahl brasilianischer Erfinder, die sich mit Luftschiffen ausinandersetzten, als eine Art ‚Sonderweg‘ der lateinamerikanischen Luftfahrtentwicklung des 19. Jahrhunderts, die in anderen Ländern – am deutlichsten in Kuba, Mexiko, Chile und Argentinien – vorwiegend von der Ballonfahrt bestimmt war und danach mehr oder weniger direkt in den Flugzeugflug überging, vgl. KUHN: *History of Aeronautics*, S. 86. Zwar existieren auch in anderen lateinamerikanischen Ländern Erfinder im Bereich der Luftfahrt, doch erreichten diese niemals die Berühmtheit und symbolische Relevanz wie diejenigen in Brasilien. Dies könnte

Nationen überhaupt – etwa Frankreich¹⁶⁵⁸ – konnten in allen drei seinerzeit als zentral betrachteten Disziplinen der ‚Eroberung der Lüfte‘ – ‚Ballon‘, ‚Luftschiff‘ und ‚Flugzeug‘ – auf eigene Pioniere verweisen. Selten schienen zudem die Entwickler großer technischer Errungenschaften aus Ländern wie Brasilien zu stammen, die sich gerade erst als unabhängige Nationen konsolidiert und bisher auf der Arena des Weltgeschehens eher eine Nebenrolle gespielt hatten. Aus dieser Konstellation lässt sich die enorme Wirkmacht ableiten, die von der Idee der brasilianischen Erfindernation ausging und auch in den folgenden Dekaden (und bis heute) anhalten sollte.

Wie die Verknüpfungen zwischen Luftfahrt und nationaler Bedeutungskonstruktion je nach räumlichem und zeitlichem Kontext variierten, so auch die an Luftfahrtdeutungen ablesbaren Sichtweisen auf die Welt. Was hat diese Arbeit über brasilianische Blicke auf die Welt, ihre spezifischen Ordnungsstrukturen und die eigene Position innerhalb dieser erschlossen? Zunächst hat sich gezeigt, dass in brasilianischen Luftfahrtnarrativen unter ‚Welt‘ zumeist diejenigen ihrer Teile verstanden wurden, die in Brasilien als ‚fortschrittlich‘ und ‚zivilisiert‘ galten und damit im Sinne des vorherrschenden linearen Geschichtsverständnis und evolutionistischen Fortschrittsparadigmas die Richtungsweiser und Referenz für die eigene Entwicklung darstellten. Wenn also Antworten auf die Errungenschaften brasilianischer Luftfahrtpioniere die ‚universale Anerkennung‘ und einen vorderen Platz für Brasilien in der ‚Welt(geschichte)‘ beschworen, so bezogen sie sich damit größtenteils auf die ‚zivilisierte‘ Welt des Nordatlantiks im Allgemeinen oder auch die Nationen der ‚Alten Welt‘ und Europa (und darunter vor allem Frankreich) im Speziellen.

Während die (‚zivilisierte‘ oder ‚Alte‘) Welt in der ersten Dekade einen expliziten und bedeutenden Referenzpunkt innerhalb der Luftfahrtdeutungen darstellte, trat dieser zu Beginn der zweiten Dekade zugunsten regionaler und nationaler Skalen zurück. Dieser Umbruch war vorwiegend dem neuen (brasilianischen) Schauplatz luftfahrerischer Betätigung und der an Bedeutung gewinnenden fliegerischen Binnenerschließung des Landes geschuldet – wenngleich sich diese letzten Endes auch am europäischen Modell und damit der

daran liegen, dass sie entweder vornehmlich auf dem Papier wirkten oder keine einschlägigen Erfolge aufweisen konnten und darüber hinaus auch nicht in Europa aktiv waren. Zudem handelte es sich jeweils um Einzelfiguren und nicht – wie das für Brasilien gilt – um eine ganze Schar an Erfindern. Als Überblick vgl. HAGEDORN: *Conquistadors of the Sky*, S. 5-93 und insbesondere S. 47, 65, 84, 91.

¹⁶⁵⁸ Vgl. dazu Fußnote 243.

‚zivilisierten Welt‘ orientierte. Mit den transnationalen Flügen der 1920er Jahre rückten der Sub- oder Doppelkontinent Amerika und der (durch eine kolonialgeschichtliche Brille betrachtete) transatlantische Kontext verstärkt in den Vordergrund. Die Neuausrichtung auf den amerikanischen Kontinent deckte sich dabei mit allgemeinen, im Zuge des Weltkrieges herausgebildeten Tendenzen innerhalb Lateinamerikas. Auch wenn die Beziehungen zwischen Portugal und Brasilien – anders als diejenigen zwischen Spanien und den hispanoamerikanischen Nationen – nie radikal unterbrochen wurden, dürfte der erfolgreiche Transatlantikflug von Sacadura Cabral und Gago Coutinho als Katalysator einer verstärkten und einstimmigeren Betonung luso-brasilianischer (und in Verlängerung davon transatlantischer) Zusammengehörigkeiten gewirkt haben. Offenbar bestimmten nicht nur bereits vorherrschende Identitätskonzeptionen die Deutungen und Repräsentationen von Luftfahrt(pionieren), sondern prägten, perpetuierten oder revidierten auch umgekehrt Luftfahrtunternehmungen Vorstellungen von der Welt, ihren Fragmentierungen und dem eigenen Platz darin.

Ob ‚Welt‘ nun in einen ‚zivilisierten‘ und in einen (noch) ‚nicht-zivilisierten‘ Teil, in ‚Alte‘ und ‚Neue Welt‘ oder auch in unterschiedliche Kontinente oder Nationen unterteilt gedacht wurde – im hier untersuchten Zeitraum vermochte Luftfahrt das brasilianische Verständnis von ‚Welt‘ als einer vornehmlich dies- und jenseits des Atlantiks zu verortenden Raumeinheit nicht aufzubrechen und um ein wahrlich weltumspannendes, globales Bewusstsein zu erweitern. Entsprechend verwiesen die (in diesen Dekaden innerhalb brasilianischer Luftfahrtrepräsentationen noch relativ raren) Globusdarstellungen weniger auf die Welt als planetarisches ‚Ganzes‘, sondern rückten vielmehr bestimmte Bestandteile – etwa den Kontinent Amerika – in den Fokus.¹⁶⁵⁹ Ebenso bezog sich die im Ersten Weltkrieg von Santos-Dumont (und anderen) artikulierte und die Deutungen zu transnationalen Flugunternehmungen zunehmend durchziehende Idee der dank beschleunigter Verbindungswege zusammenrückenden Nationen und Kontinente vor allem auf Amerika und den atlantischen Raum, keinesfalls aber auf den gesamten Globus. Der afrikanische Kontinent als Anrainer des Atlantiks spielte in brasilianischen Antworten allenfalls als geografischer Brückenkopf der zu etablierenden transatlantischen Flugverbindungen eine Rolle¹⁶⁶⁰, andere

¹⁶⁵⁹ Vgl. Abbildung 17.

¹⁶⁶⁰ Vgl. dazu etwa die kartografischen Repräsentationen Abbildung 53 und Abbildung 54.

Weltregionen, etwa Asien oder Ozeanien, tauchten – wenn überhaupt – höchstens als periphere Referenzpunkte auf.¹⁶⁶¹

Eine derartige Perspektive auf die Welt und ihre hierarchisierten Sphären überrascht nicht unbedingt, schrieben sich darin doch historisch gewachsene und auf vielfältigen Ebenen wirksame Verbindungslinien fort. Nicht zuletzt dürfte die transatlantische Fokussierung darauf zurückzuführen sein, dass sich die brasilianische Luftfahrtentwicklung in dieser Phase vorwiegend in ebendiesem Rahmen abspielte. So bewegten sich alle hier betrachteten Luftfahrtpioniere (per Schiff oder Flugzeug) im atlantischen Dreieck zwischen Europa, Nord- und Südamerika und boten damit kaum Anknüpfungspunkte für eine Erweiterung des räumlichen Bewusstseinsradius. Auch was die Vermittlung von Luftfahrt anging, rezipierten und adaptierten brasilianische Journalisten und Illustratoren mitunter europäische, süd- oder nordamerikanische Meldungen, Berichte und Darstellungen, bezogen sich aber nur selten explizit auf die Berichterstattung in anderen Teilen der Welt. Ob zwischen den konkreten Vernetzungsprozessen im Bereich der Technologieentwicklung und -verbreitung einerseits und den an Luftfahrtunternehmungen ablesbaren Weltvorstellungen andererseits tatsächlich ein kausaler Nexus bestand oder ob diese vielmehr beide auf ein und derselben Grundlage, nämlich lange bestehenden Orientierungspunkten und auf diversen Ebenen wirkenden Netzwerkstrukturen aufbauten, bleibt offen.¹⁶⁶²

Was die Vorstellungen von Brasiliens eigenem Platz in dieser (transatlantisch imaginierten) Welt anging, vermochte Luftfahrt die seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts an Bedeutung gewinnenden Bestrebungen, als eigenständige Nation in der (,zivilisierten‘) Welt Anerkennung zu finden, wirkmächtig zu untermauern. Im Zuge der Beteiligung brasilianischer Akteure an der Technologieentwicklung am europäischen Schauplatz in der ersten Dekade relativierten sich einstmalig dominante binäre Strukturen von ,zivilisierten‘ und ,nicht-zivilisierten‘ Nationen oder auch Weltregionen, von ,Alter‘ und ,Neuer Welt‘. Gemäß den Vorstellungen brasilianischer Beobachter ließ Brasilien (und mit ihm Amerika) den ihm bisher zugeschriebenen Status als ,passive‘, ,entdeckte‘ Nation (oder auch Weltregion) hinter sich, um zu einer aktiven ,Entdeckernation‘ (oder

¹⁶⁶¹ So in dem in Fußnote 1335 angeführten Vergleich zwischen brasilianischen und von Europa ausgehenden Flugunternehmungen.

¹⁶⁶² Eine Untersuchung zu brasilianischen Weltbildern in den Antworten auf die ersten, ab 1924 durchgeführten Weltumrundungsflüge, deren Routenführung teilweise Brasilien miteinschloss und damit die transpazifische Anbindung an weitere Teile der Welt ermöglichte, könnte aufschlussreiche Erkenntnisse im Hinblick auf diese Frage liefern.

auch einem ‚Entdeckerkontinent‘) und somit vom Objekt zum Subjekt der Weltgeschichte aufzusteigen. Die Antworten auf die transnationalen Flüge der 1920er wiederum ließen Brasilien als würdigen Repräsentanten des südamerikanischen Teilkontinents an der Seite der USA als unumstrittenem Stellvertreter des nördlichen Teilkontinents, aber auch als eigenständige Nation innerhalb eines postkolonialen transatlantischen Kontextes hervorgehen. Dabei schien sich die Anerkennung Brasiliens auf dem Kontinent mit derjenigen innerhalb der (‚zivilisierten‘) Welt zu überlagern.

Insgesamt positionierte sich Brasilien also durchaus selbstbewusst innerhalb nationsübergreifender Kontexte. Dabei überwog weniger das Gefühl eines ‚Nicht-genügen-Könnens‘, denn vielmehr die Überzeugung des brasilianischen Herausstechens.¹⁶⁶³ Luftfahrt verband sich also in Brasilien (wie auch in Peru¹⁶⁶⁴ und sicherlich ebenso in weiteren Nationen, denen im Sinne der diskursiv geschaffenen Trennung der Welt in den ‚Westen‘ und den ‚Rest‘¹⁶⁶⁵ bisher eine untergeordnete Rolle im Weltgeschehen zugeschrieben wurde) mit der Hoffnung auf eine veränderte Stellung in der Welt. Umgekehrt erweckte Luftfahrt bei (einstmaligen oder fortwährenden) kolonialen oder imperialen Mächten expansionistische, neokolonialistische und imperialistische Ambitionen zu neuem Leben und verhiess insofern, historisch gewachsene Weltordnungen samt der eigenen Positionierung innerhalb dieser fortzuschreiben.¹⁶⁶⁶ Vor allem die Analyse zu dem von Sacadura Cabral und Gago Coutinho ausgeführten Transatlantikflug, aber auch diejenige zum Transkontinentalflug des US-amerikanisch-brasilianischen Teams aus Walter Hinton und Pinto Martins hat aufgezeigt, wie diese im Zeichen der lusitanischen und panamerikanischen Zusammengehörigkeit

¹⁶⁶³ Im Gegensatz dazu bewegten sich peruanische Luftfahrtdiskurse im Spannungsfeld zwischen der Aussicht auf einen Platz in der Weltgeschichte und der Klage über die Minderwertigkeit ihrer ‚Imitation‘ des ‚wirklichen Westens‘. Zu dieser Dialektik vgl. HIATT: *Rarefied Air* (Dissertation), passim und exemplarisch S. 8 f., 17 f., 53 f. und 73. Ob die optimistische Selbstverortung Brasiliens in der Welt dem hier angelegten Fokus auf Heroengeschichten, den vergleichsweise früh einsetzenden und vielfältigen Errungenschaften brasilianischer Erfinderfiguren und Flieger oder auch anderen Faktoren geschuldet ist, bleibt offen.

¹⁶⁶⁴ Siehe dazu Fußnote 1663.

¹⁶⁶⁵ Siehe dazu Fußnote 75.

¹⁶⁶⁶ Zu den USA vgl. VAN VLECK: *Empire of the air*, passim und S. 5 f., 10, 13 und 15 ff.; zu Großbritannien und Deutschland vgl. RIEGER: *Technology*, insbesondere S. 151 ff. und 233 ff.; FRITZSCHE: *Nation of Fliers*, passim und insbesondere S. 5 ff., 36 f., 40 f., 134, 151, 178 f., 199. Zu Portugal vgl. exemplarisch die Ausführungen in Fußnote 1495. Zu späteren Rivalitäten im Wettlauf um den Aufbau von Luftfahrtlinien vgl. zudem Fußnote 38.

durchgeführten (und damit von hegemonialen Bestrebungen nicht ganz freien) Unternehmungen in Brasilien über (modifizierte) Diskurse der Zusammengehörigkeit angeeignet wurden. Auf diese Weise konnte Brasiliens ‚Anteil‘ an diesen ‚Errungenschaften des Fortschritts‘ herausgestrichen, eine gleichberechtigte Stellung an der Seite der USA auf dem Kontinent (und damit eine Vormachtstellung auf dem südamerikanischen Teilkontinent), oder auch an der Seite Portugals im Transatlantik (und in Verlängerung davon in der ‚Welt‘) propagiert werden. Ausgehend vom selben historischen Ereignis ließen sich also vielfältige Welten samt unterschiedlicher Selbstverortungen jeweiliger Nationen (oder auch Weltteile) imaginieren.¹⁶⁶⁷ Wie sich aus den hier präsentierten Analysen ableiten lässt, vermögen lokal differierende Perspektiven auf derartige Unternehmungen die von Zuschreibungen und Aneignungen geprägten Ambivalenzen postkolonialer und imperialer Machtverhältnisse aufzuzeigen.

Insgesamt lässt sich festhalten: Die hier untersuchten brasilianischen Antworten auf Luftfahrtereignisse in den ersten zwei ‚langen‘ Dekaden des 20. Jahrhunderts unterstrichen Visionen von einem vorderen Platz für Brasilien auf dem (Sub-) Kontinent, im postkolonialen transatlantischen Kontext sowie innerhalb der ‚zivilisierten‘ Nationen der Welt und stellten damit sich im Verlauf der Geschichte herausgebildete und immer noch wirkmächtige globale Machtverhältnisse zumindest auf einer symbolischen Ebene in Frage, führten aber zu keiner Blickerweiterung über den atlantischen Raum hinaus.

Mittels der historischen Diskursanalyse ließen sich in dieser Untersuchung Vorstellungen über ‚Nation‘ und ‚Welt‘ und damit vielschichtige, über Bilder und Sprache hervorgebrachte Wirklichkeiten rekonstruieren. Dabei zeichneten sich zugleich mögliche Grenzen des Denk- und Sagbaren ab. Bei den hier untersuchten Luftfahrtpionieren handelte es sich durchgehend um männliche Akteure. Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, dass erst ab 1922 brasilianische Fliegerinnen wie Anésia Pinheiro Machado und Thereza de Marzo auf die Bildfläche traten.¹⁶⁶⁸ Zum anderen ist es der Ausrichtung dieser Arbeit auf die Verknüpfung zwischen Luftfahrt(pionieren) und Nation geschuldet. Da weder brasilianischen noch ausländischen Fliegerinnen seinerzeit in der brasilianischen Presse nationale

¹⁶⁶⁷ Diese Dynamiken in einem größeren Rahmen zu untersuchen, wäre ein durchaus lohnenswertes Unterfangen. Die im Verlauf der 1920er Jahre zunehmenden grenzüberschreitende Flüge zwischen Weltregionen und Nationen, denen im seinerzeit vorherrschenden Imaginarium der kolonial-imperialen Dichotomisierungen entgegengesetzte Plätze zugewiesen wurden, bieten dabei einen verheißungsvollen Forschungsgegenstand.

¹⁶⁶⁸ Vgl. dazu Fußnote 1445.

Relevanz zugeschrieben wurde, konnten ihre Repräsentationen insofern über den bloßen Fakt des Ausbleibens dieser diskursiven Verbindung (das ‚Nicht-Gesagte‘¹⁶⁶⁹) hinaus wenig zu den Ergebnissen beitragen.

Dieser Befund verwundert zunächst nicht, haben doch bereits einige Studien den engen Zusammenhang zwischen Nationsbildung und der Kategorie Geschlecht beziehungsweise von Maskulinität und Nation in Lateinamerika aufgezeigt.¹⁶⁷⁰ Vorstellungen vom Fliegen und Repräsentationen von Fliegern, die sich in Brasilien wie auch andernorts in der Pionierphase vorwiegend mit männlich konnotierten Eigenschaften wie Abenteuergeist, Kühnheit und Mut verbanden, scheinen diese Zusammenhänge mitgetragen und fortgeschrieben zu haben. Auch im Bereich der Luftfahrt wirkte die Kategorie Geschlecht offensichtlich nicht nur auf der faktischen Ebene der Ausübung der Technologie, sondern auch auf einer symbolischen Ebene, denn die Zuschreibung von nationaler Bedeutung und die Repräsentation als nationale Heldenfigur war – zumindest im hier untersuchten zeitlichen und räumlichen Kontext¹⁶⁷¹ – vornehmlich Männern vorbehalten.¹⁶⁷²

Führt man sich abschließend das ‚Wie‘ der Vermittlung der hier herausgearbeiteten Botschaften über die brasilianische Nation und ihren Platz in der

¹⁶⁶⁹ Vgl. dazu LANDWEHR: Historische Diskursanalyse, S. 20.

¹⁶⁷⁰ Für einen Überblick vgl. Ulrike STRASSER / Heidi TINSMAN: It's a Man's World? World History Meets the History of Masculinity, in Latin American Studies, for Instance, in: *Journal of World History* Bd. 21 / H. 1 (2010), S. 75-96, hier S. 87 ff.

¹⁶⁷¹ Zu abweichenden Ergebnissen kommt beispielsweise Rieger, der die „weiblichen Stars des Fluges“ (im Original: „female stars of the air“) in Deutschland und Großbritannien kontrastiert, vgl. RIEGER: Technology, S. 138-153.

¹⁶⁷² Gleichzeitig sollte nicht übersehen werden, dass weitere Faktoren die ausbleibende Heroisierung der Fliegerinnen auf nationaler Ebene bestimmt haben könnten. So lassen sich die am Schauplatz Brasilien ausgeführten Flüge dieser Akteurinnen in keines der hier erarbeiteten diskursiven Muster der Verknüpfung von Luftfahrt und Nationsvorstellungen einbetten. Weder handelte es sich um Erfinderinnen noch waren sie am Schauplatz Europa tätig. Sie vollbrachten (zumindest im hier betrachteten Zeitraum) keine Pionierflüge innerhalb Brasiliens (wenn man davon absieht, dass sie die von Chaves bereits bezwungenen Strecken erstmalig als F r a u e n überwandten), die als weiterer Schritt in Richtung nationaler Zusammenschluss hätten gedeutet werden können, oder gar Flüge über Brasiliens Grenzen hinaus. Dazu waren sie nicht in kompetitive Situationen eingebunden. Damit boten ihre Unternehmungen – auch unabhängig von ihrem Geschlecht – wenig Anknüpfungspunkte für vorherrschende Strategien der nationalen Vereinnahmung von Luftfahrtpionieren. Studien zu Brasilien, die explizit und systematisch Geschlechter- und Luftfahrtgeschichte zusammenbringen, stehen noch aus und könnten die Entwicklungen der folgenden Dekaden in Augenschein nehmen und so zu einem umfassenden Verständnis der hier skizzierten Zusammenhänge beitragen.

Welt vor Augen, so offenbart sich, dass nicht nur innerhalb der inhaltlichen Argumentation, sondern auch auf der gestalterischen Ebene globale und lokale Ebenen zusammenspielten. Produzenten der brasilianischen Antworten auf Luftfahrtereignisse griffen auf ein umfangreiches Arsenal an transatlantisch (oder gar global) zirkulierenden ikonografischen und diskursiven Versatzstücken und Deutungsschemata zurück. Dies betraf zum einen global verbreitete Paradigmen der nationalen Bedeutungskonstruktion – etwa über die Figur des (nationalen) Märtyrers und ‚verkannten Erfinders‘, anhand des Wettstreit-Topos oder mittels der (mit dem Siegeszug der Nation zu neuem Leben erweckten) Ruhmesikonografie antiken Ursprungs und der nationalen Denkmal- und Medaillenkultur. Zum anderen galt dies für die auf kulturübergreifende Flugvorstellungen zurückgehenden Rezeptionsmuster von Flugereignissen – so die Verknüpfung des Fliegens mit der himmlischen Sphäre, die Parallelisierung von Fliegern mit Vögeln oder Herrscherfiguren oder die Deutung von Luftfahrt als Fortsetzung vergangener Raumeroberungsprozesse.

Gleichzeitig waren diesen ‚universalen‘ Rezeptionsmustern und Deutungshorizonten nationale Bedeutungen eingeschrieben. So wurde Augusto Severos Unfalltod anhand des christlichen und national umgedeuteten Märtyrernarrativs als ein ‚Sterben für‘ Nation und Welt inszeniert und ließ sich somit in das Bild der universal bedeutsamen brasilianischen Erfindernation einbetten. Auch Karten und insbesondere der Kartentypus des *Itinerars*, die vielerorts der Darstellung von Distanzflügen dienten, vermittelten in Brasilien spezifische Botschaften, knüpften sie doch an die Geschichte der territorialen Erschließung des Binnenlandes an und evozierten insofern das innerhalb der Nationsbildung bedeutsame Moment der Raumeroberung. Entsprechend haben begriffsgeschichtliche Überlegungen zum Anglizismus ‚raid‘ oder auch zu dem mit dem Ersten Weltkrieg aufkommenden Ehrentitel ‚Fliegerass‘ die brasilianische Aneignung und damit lokale Bedeutungshorizonte dieser vielerorts gebrauchten Termini verdeutlicht. Auch der in diversen Luftfahrtkulturen zu Tage tretende Topos der Raumeroberung und der Bezwingung einer gefahrenreichen Natur sollte sich in Brasilien mit der heroischen Figur des *bandeirante* einerseits und des bereits von Camões in den *Lusíaden* besungenen portugiesischen Seefahrers anderseits verbinden und damit länger bestehende Identitätsdiskurse aufgreifen und wirkmächtig untermauern. Diese Dynamik zwischen einer transatlantischen Zirkulation der Rezeptionsmuster von Luftfahrt auf der einen Seite und der nationalen Aneignung dieser Ideen und Vorstellungswelten auf der anderen zeigte sich nicht zuletzt am

Beispiel einer französischen Titelseitenillustration, die ein brasilianischer Illustrator zur Vorlage nahm, gleichzeitig jedoch mit der brasilianischen Erfindungsfigur Santos-Dumont verknüpfte und an den neuen Schauplatz Brasilien anpasste und damit modifizierte Aussagen traf, die anlässlich des Besuches von Santos-Dumont in seiner Heimat besonders bedeutsam erschienen.¹⁶⁷³

Die in dieser Arbeit erzielten Ergebnisse erweisen sich für diverse Forschungsfelder als relevant. Erstens liegt mit dieser Studie erstmals eine umfassende kulturgeschichtliche Untersuchung zur frühen brasilianischen Luftfahrtgeschichte vor, die diverse sich bis heute durch zahlreiche Abhandlungen ziehenden Mythen nicht nur als solche benennt und aufbricht, sondern zugleich mit der Herausbildung der brasilianischen Nation in einen systematischen Zusammenhang bringt. Damit leistet sie einen Beitrag zur brasilianischen Nationsforschung, innerhalb derer Luftfahrt bisher weitestgehend unberücksichtigt geblieben ist. Darüber hinaus lässt sich aus diesem Fallbeispiel ableiten, warum sich Technologien im Allgemeinen und Luftfahrt im Spezifischen besonders gut zur Herstellung von nationaler Relevanz eigneten.

Zweitens konnte mit diesem Baustein zu einem (bisher fragmentarischen) Panorama kulturgeschichtlicher Dimensionen von Luftfahrt in Lateinamerika beigetragen werden und erste Unterschiede und Parallelen innerhalb Lateinamerikas, aber auch gegenüber anderen Weltregionen aufgezeigt werden. Dieses Spektrum gilt es mit weiteren nationalen, vor allem aber auch nationsübergreifenden Fallstudien zu ergänzen und zu differenzieren, um damit die bisher auf nordatlantische oder auch ‚westliche‘ Luftfahrtkulturen beschränkte Forschungslandschaft zu ‚de-zentrieren‘.¹⁶⁷⁴ Dies scheint nicht zuletzt deswegen bedeutsam, weil sich an kultur-, nations-, aber auch regionsspezifischen Blicken auf Luftfahrt zugleich Perspektiven auf die ‚Welt‘, ihre hierarchisierten Sphären und den eigenen Standort darin ablesen lassen.

¹⁶⁷³ Vgl. Abbildung 15 und Abbildung 16.

¹⁶⁷⁴ Vgl. exemplarisch zu diesem Ansinnen diverser postkolonialer Denker: CHAKRABARTY: *Provincializing Europe*, S. 3 f. Fischer-Tiné umschreibt diese Zielrichtung der ‚Dezentralisierung‘ oder auch ‚Provinzialisierung‘ europäischer Forschungslandschaften folgendermaßen: „Europa soll ‚provinzialisiert‘, also auf seinen Charakter als *eine* Region unter vielen zurückgestutzt werden“ (kursiv im Original), vgl. Harald FISCHER-TINÉ: *Postkoloniale Studien*, in: Leibniz-Institut für Europäische Geschichte (Hg.): *Europäische Geschichte Online (EGO)*, Mainz, 03.12.2010, online verfügbar unter <http://www.ieg-ego.eu/fischertineh-2010-de>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, Paragraph 11.

Drittens hat diese Untersuchung an einem konkreten Beispiel, nämlich den brasilianischen Antworten auf Luftfahrtereignisse und -pioniere, die Zusammenhänge zwischen transnationaler Einbindung und Bezugnahme einerseits und nationaler Selbstvergewisserung anderseits aufgezeigt. Die globalen Horizonte dieser nationalen Erzählung ergaben sich im Wesentlichen aus den transnationalen Aktivitäten, der Rezeption im Ausland und der daraus abgeleiteten ‚universalen‘ Anerkennung brasilianischer Luftfahrtpioniere zum einen, aus der zunehmenden fliegerischen Vernetzung von Nationen und Kontinenten und den in diesem Zuge propagierten Zusammengehörigkeiten und Abgrenzungen zum zweiten sowie aus der Orientierung an und dem Vergleich mit nordatlantischen Vorbildern und der damit einhergehenden Aneignung von transatlantisch zirkulierenden Ideen zum dritten. Damit rückten zentrale Facetten ins Licht, die bisher in der brasilianischen Nationsforschung weitestgehend unberücksichtigt geblieben sind oder zumindest kaum systematisch herausgearbeitet wurden. Gleichzeitig konnte die von Globalhistorikern postulierte These vom Zusammenspiel zwischen nationaler und globaler Ebene mit einem weiteren Beispiel gestützt und konkretisiert werden. Nicht zuletzt hat diese Untersuchung brasilianische Perspektiven auf eine zunehmend zusammenwachsende Welt aufgezeigt und damit zu einem differenzierten Panorama der bisher stark anglofon dominierten Geschichte der Globalisierung (oder passender wäre: Globalisierungen¹⁶⁷⁵) beigetragen, innerhalb derer Lateinamerika und insbesondere Brasilien bisher unterbelichtet sind.

Um diese Erkenntnisse zu gewinnen, hat sich viertens die Fülle und Vielfalt der untersuchten Materialien als ergiebig und als methodisch fruchtbarer Weg erwiesen. Insbesondere die berücksichtigten Bildquellen, die weitaus mehr als illustrativen Charakter besitzen, führten zu Ergebnissen, die an Schriftquellen nicht oder zumindest weniger deutlich oder weniger facettenreich ablesbar waren. Das gilt beispielsweise für die mannigfaltigen Bildmedien, die sich des Eiffelturms als eines wirkmächtigen Motives mit spezifischen nationalen Deutungshorizonten bedienten, wie auch für das herangezogene Kartenmaterial, an dem sich seinerzeit vorherrschende räumliche Vorstellungswelten ablesen ließen, sowie für diverse Titelseitenillustrationen und Karikaturen, die nicht zuletzt teilweise wechselseitig aufeinander Bezug nahmen und damit den Wandel der Bedeutungshorizonte und Muster der nationalen Vereinnahmung von Luftfahrt auf einen Blick ersichtlich machten. In methodischer Hinsicht konnte mit dieser

¹⁶⁷⁵ Vgl. dazu Fußnote 48.

Arbeit insofern die in der Geschichtswissenschaft zunehmend geforderte Einbeziehung visueller Zeugnisse umgesetzt und deren Wirkungspotential und Aussagekraft analytisch genutzt und anschaulich aufgezeigt werden.

Ein Ausblick auf brasilianische Luftfahrtentwicklungen und -deutungen der folgenden Jahre lässt erahnen, dass die hier erarbeiteten Vorstellungswelten (wenngleich in abgewandelter und erweiterter Form) bestimmend bleiben sollten. Gedenkveranstaltungen wie die seit 1935 begangene *Semana da Asa* oder der 1936 eingeführte *Dia do Aviador* erinnern bis heute an brasilianische Erfinderhelden vergangener Zeiten (vor allem an Santos-Dumont) und perpetuieren insofern – unter immer wieder neuen Vorzeichen – die Idee einer brasilianischen Erfindernation.¹⁶⁷⁶ Fotografien von Flugzeugen und (,weißen‘) Militärpiloten des legendären *Correio Aéreo Militar*, die in den 1930ern systematisch Flugrouten im gesamten nationalen Territorium erschließen sollten, an der Seite indigener Bewohner des Landesinneren riefen die schon in den Diskursen zu Chaves’ Überlandflügen angelegten Vorstellungen vom Flugzeug als einem ‚Zivilisationsbringer‘ und Heilmittel zum Zusammenschluss der einstmaligen ‚zwei Brasilien‘ zu ‚einem‘ nun im Zeichen klarer ethnischer Dichotomisierungen wieder wach.¹⁶⁷⁷ Antworten auf den 1927 von João Ribeiro de Barros durchgeführten Südatlantikflug strichen die brasilianische Beteiligung an internationalen *raids* und damit den nationalen ‚Beitrag‘ zu einer ‚universalen‘ Herausforderung heraus und untermauerten auf diese Weise das Bild einer fortschrittszugewandten Nation mit

¹⁶⁷⁶ Zu diesen Gedenktagen und -wochen vgl. Fußnote 271. Die Rückbesinnung auf brasilianische Luftfahrtpioniere sollte zunehmend von der sich in den 1930ern zuspitzenden Kontroverse zwischen den USA und Brasilien geprägt sein, die sich an der Frage entfachte, ob Santos-Dumont oder aber den US-amerikanischen Brüdern Wilbur und Orville Wright der Titel als Erfinder des Flugzeuges rechtmäßig zustehe (zu den Anfängen dieser Auseinandersetzung vgl. auch Fußnote 745). Nicht zuletzt zeigt sich an diesem Gegenstand, wie sich die zeitgenössische Vereinnahmung nationaler Luftfahrtpioniere mit nachträglich ausgefochtenen und bis heute nachwirkenden Debatten um die historische Deutungshoheit überlagert.

¹⁶⁷⁷ Für einen schnellen Einblick in Quellenmaterial (inklusive oben beschriebener Fotografien) und die (sich bis in diese Darstellungen durchziehenden) zeitgenössischen Diskurse vgl. Manuel CAMBESES JÚNIOR: *A Saga do Correio Aéreo Nacional*. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), o. J., online verfügbar unter <http://www.reservaer.com.br/biblioteca/livros/saga-do-CAN.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018 und das Themenheft FORÇA AÉREA BRASILEIRA (Hg.): *80 Anos Correio Aéreo Nacional. Aerovisão. A revista da Força Aérea Brasileira. Edição Histórica*. H. 230 (2011), auch online verfügbar unter https://issuu.com/portalfab/docs/aerovisao_can_80anos, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018. Für weniger pathetische historiografische Darstellungen vgl. DAVIES: *Airlines*, S. 383–387 und PORTO: *História do transporte aéreo*.

Weltgeltung.¹⁶⁷⁸ Diverse ab 1926 von spanischen, italienischen, französischen und portugiesischen Akteuren durchgeführte Flüge über den Kontinent und den Atlantik wiederum erschienen den brasilianischen Zeitgenossen als sichtbarer Ausdruck der lusitanischen, iberischen oder auch latinischen Zusammengehörigkeit, über die sich Vorstellungen von Brasiliens Anbindung an und Platz innerhalb der (,zivilisierten‘) Welt ableiten ließen.¹⁶⁷⁹

Luftfahrtpioniere, die zu Erfinderhelden, Raumeroberern und kulturellen Botschaftern erhoben wurden, vermochten besonders in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts die Erzählung eines territorial erschlossenen, geeinten und fortschrittszugewandten Brasiliens mit einer bedeutenden Stellung auf dem (Sub-) Kontinent, aber auch in der Welt zu untermauern. Auch wenn die Pilotenfigur mit der zunehmenden Kommerzialisierung und Ent-Individualisierung von Luftfahrt nach und nach als Projektionsfläche für verheißungsvolle nationale Botschaften zurücktreten sollte, so ließ die Erinnerung an die einstigen Flugpioniere die damals virulenten Bilder auch weit über den Untersuchungszeitraum hinaus weiterleben. Dass sich die hier erarbeiteten diskursiven Muster – wie an verschiedenen Stellen aufgezeigt – heute noch durch die brasilianische Gedenkkultur und Sekundärliteratur zur Luftfahrt ziehen, mag dafür sprechen, dass die sich darin spiegelnden Fragen und Visionen nicht vollständig an Aktualität verloren haben.

¹⁶⁷⁸ Zu dieser Atlantiküberquerung von Genua (Italien) nach Santo Amaro (Brasilien) mit dem Flugzeug *Jahú* vgl. José Raphael TOSCANO: *João Ribeiro de Barros. Resumo biográfico e notas sobre o rei de aéreo "Gênova – Santo Amaro" realizado em 1927*, 3. Auflage, [São Paulo?] 2002. Umfangreiches Quellenmaterial findet sich im Archiv des *Museu Municipal de Jaú*. Vgl. zudem die eingangs präsentierten Gedenkbriefmarken von 1929 (Abbildung 1).

¹⁶⁷⁹ Für einen Überblick zu entsprechenden Unternehmungen vgl. die Kurzdarstellungen in INCAER: *História Geral*, Vol. 2, S. 135-163 sowie die Übersichtskarte in MACKWORTH-PRAED: *Aviation*, S. 252 f.

ABKÜRZUNGEN UND SIGLEN

BA	Bahia (brasilianischer Bundesstaat)
CENDOC	<i>Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica</i>
frz.	französisch
GO	Goiás (brasilianischer Bundesstaat)
H.	Heft
Hg.	Herausgeber
IHGB	<i>Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro</i>
IHGP	<i>Instituto Histórico e Geográfico do Pará</i>
IHGRN	<i>Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte</i>
IHGSP	<i>Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo</i>
INCAER	<i>Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica</i>
MA	Maranhão (brasilianischer Bundesstaat)
MIS	<i>Museu da Imagem e do Som</i>
MUSAL	<i>Museu Aeroespacial</i>
o. S.	ohne Seite
PA	Pará (brasilianischer Bundesstaat)
PE	Pernambuco (brasilianischer Bundesstaat)
port.	portugiesisch
PR	Paraná (brasilianischer Bundesstaat)
RJ	Rio de Janeiro (brasilianischer Bundesstaat)
RN	Rio Grande do Norte (brasilianischer Bundesstaat)
RS	Rio Grande do Sul (brasilianischer Bundesstaat)
SC	Santa Catarina (brasilianischer Bundesstaat)
SP	São Paulo (brasilianischer Bundesstaat)
USP	<i>Universidade de São Paulo</i>

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Briefmarkenserie zur Luftfahrt, 1929. <i>Fundação Santos Dumont</i> (Bereich „Diversos“, Umschlag Nr. 38: „Selos comemorativos da aviação“).	57
Abbildung 2: „A ‚Passarola‘, Balão do Padre Bartholomeu Lourenço de Gusmão (Cópia de uma gravura do século XVIII)“, Illustration zum Artikel „O balão dirigível Santos Dumont“, in: <i>Ilustração Brasileira</i> , 01.10.1901, S. 6. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	84
Abbildung 3: „A passarola de Gusmão“ / „Barca aerea de Gusmão“, beide Illustrationen zum Artikel „A Conquista do Ar“, in: <i>Primavera</i> , 11.1913, o. S. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	86
Abbildung 4: Amaro: „1709-1915. Padre Bartholomeo Lourenço de Gusmão. 216.º Aniversário da Invenção do Aerostato“, in: <i>Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro</i> , 09.1915, o. S. [innere Titelseite]. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	87
Abbildung 5: „Alberto Santos Dumont contorna a Torre Eiffel com o Dirigível Nº 6 e vence o prêmio Deutsch (19 out 1901)“. <i>Portal Domínio Público</i>	136
Abbildung 6: Bilderrahmen mit einer von João Sarracini aufgenommenen Fotografie von Santos-Dumont, <i>Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo</i> , um 1904. Rechts unten tritt der Eiffelturm hervor (vgl. auch detaillierter Ausschnitt im rechten Foto). <i>Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo (Coleção Alberto Santos Dumont, Objekt „Porta-Retrato“)</i>	138
Abbildung 7: Medaille „Gloria Brasileira“ zur Erinnerung an Santos-Dumonts preisgekrönten Flug am 19. Oktober 1901, aus dem Jahr 1903. <i>Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo (Coleção Alberto Santos Dumont, Objekt „Homenagem a Santos Dumont – Premio Deutsch – Gloria Brasileira – Rio“)</i>	140
Abbildung 8: Eduardo das Neves: „A Conquista do Ar! Cantico ao arrojado aeronauta Santos Dumont. A gloria do Brazil“, Rio de Janeiro, Quaresma & C., 1902. Reproduktion des Titelblattes. <i>Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica (CENDOC) (Acervo Santos-Dumont, Dokument „SD3-394“)</i>	141
Abbildung 9: Medaille der brasilianischen Gemeinschaft von Paris an Santos-Dumont, 19.10.1901. <i>Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo (Coleção Alberto Santos Dumont, Objekt „Homenagem a Santos Dumont da colonia brasileira de Paris“)</i>	142

- Abbildung 10: Medaille des brasilianischen Präsidenten Campos Salles an Santos-Dumont in Erinnerung an dessen Flug vom 19. Oktober 1901, aus dem Jahr 1902 oder 1903. Foto aus dem *Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo*. 144
- Abbildung 11: Julião Machado: „A Grandeza no Insucesso“, in: *Jornal do Brasil*, 14.05.1902, Edição da Manhã, S. 1. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*. 174
- Abbildung 12: „Flugblatt“ Augusto Severo [1902]. *Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo (Coleção Alberto Santos Dumont, „ARQ 8, D4758“)*. 186
- Abbildung 13: K. Lixto: „A Augusto Severo. Homenagem do Tagarela“, in: Tagarela, 17.05.1902, S. 8. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*. 192
- Abbildung 14: [Unbekannter Autor]: [Ohne Titel], in: Tagarela, 10.09.1903, o. S. [Titelseite]. *BMOL digital (Biblioteca Digital da Biblioteca Municipal Origenes Lessa)* / Raul: „A Recepção Oficial“, in: *O Malho*, 05.09.1903, S. 3 (= innere Titelseite) / Raul: [Ohne Titel], in: *O Malho*, 05.09.1903, S. 1 (= Titelseite). Letztere beide aus dem *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*. 198
- Abbildung 15: K. Lixto: [Ohne Titel], in: *O Malho*, 05.09.1903, S. 11. *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*. 201
- Abbildung 16: Alberto Guillaume: „Les Encombrements“, in: *L’Assiette au Beurre*, 14.12.1901, [S. 579 f.], *gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France*. 203
- Abbildung 17: Amaro: „O Rei dos Ares“, in: *Revista da Semana*, 06.09.1903, S. 1 (= Titelseite). *Fundação Santos Dumont (Album Nr. 3.154)*. 205
- Abbildung 18: George Edward Madeley: „The flight of the intellect: Portrait of Mr. Golightly, experimenting on Mess. Quick & Speed’s new patent, high pressure, steam riding rocket“ [London, 1830?], *Courtesy of The Lewis Walpole Library, Yale University* / J. Carlos: „Culicídio“, in: Tagarela, 30.04.1903, S. 1 (= Titelseite). *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*. 208
- Abbildung 19: Emile Cohl: „Santos Dumont“, in: [The New York Herald, 04.08.1901], o. S. / The Sketch, 19.02.1902, S. 181 / [L’Illustration, 08.02.1902], o. S. Alle drei aus dem *Acervo Santos-Dumont des Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica (CENDOC)* (Dokumente „SD1335“, „SD3-115“ und „SD3-086“). 209
- Abbildung 20: Aviação, 10.08.1926, S. 1 (= Titelseite). *Biblioteca do Museu Aeroespacial (MUSAL)* / *Revista do Aero Club Brasileiro*, 02.1915, S. 1 (= Titelseite). *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*. 213
- Abbildung 21: Delaw: „Les Ballons dirigeables“, in: *Le Rire*, 27.07.1901, S. 7. *Universitätsbibliothek Heidelberg*, "Le rire: journal humoristique 7.1900-1901 (Nr. 313-364)", S. 351 7 - CC-BY-SA-3.0. 214

Abbildung 22: K. Lixto: „O Homem do Dia“, in: O Malho, 12.09.1903, S. 26. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	223
Abbildung 23: J. Carlos: „Mais uma vez“, in: Careta, 25.09.1909, S. 7 (= innere Titelseite). <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	242
Abbildung 24: [Unbekannter Autor]: „O ‚Baby‘“, in: O Malho, 16.10.1909, S. 42. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	245
Abbildung 25: „Theatro Casino, 8 de Maio - 1912, Grande Soirée de Gala em Homenagem do Glorificado Aviador Brasileiro E. Chaves“. <i>Fundação Santos Dumont</i> (Album Nr. 3.158).....	272
Abbildung 26: Storni: „Salada da Semana“, in: O Malho, 27.04.1912, S. 27. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	278
Abbildung 27: „A Semana de Aviação. Vôos de Garros“, in: Careta, 27.01.1912, S. 22. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	289
Abbildung 28: „O vôo de Edú Chaves [...]“, Karte zum Artikel „O maior ‚raid‘ da America do Sul“, in: Gazeta de Noticias, 30.04.1912, S. 1. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	300
Abbildung 29: „De S. Paulo, do prado da Mooca, ao mar, proximo de Itacurussá [...]“, Karte zum Artikel „O maior ‚raid‘ da America do Sul“, in: Gazeta de Noticias, 01.05.1912, S. 1. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	301
Abbildung 30: „Edu Chaves e o trajecto da sua viagem aerea“, Karte zum Artikel „O vôo S. Paulo-Rio. 548 kilometros em aeroplano“, in: A Imprensa, 30.04.1912, S. 1. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	302
Abbildung 31: Karte zum Artikel „O maior ‚raid‘ da America do Sul. De S. Paulo ao Rio de Janeiro“, in: Gazeta de Noticias, 29.04.1912, S. 1. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	303
Abbildung 32: „Os dois traçados do vôo de hoje [...]“, Karte zum Artikel „O grande acontecimento do dia. Hoje o aviador Eduardo Chaves realiza o vôo de São Paulo ao Rio“, in: A Imprensa, 27.04.1912, S. 1. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	307
Abbildung 33: „O itinerario do aviador“, Karte zum Artikel „De S. Paulo ao Rio em Aeroplano. Edú Chaves não conseguiu levar a termo o seu vôo sensacional“, in: Correio da Manhã, 30.04.1912, S. 3. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	309
Abbildung 34: Storni: „Salada da Semana“, in: O Malho, 11.07.1914, S. 35. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	312
Abbildung 35: Storni: „Casos da Semana“, in: O Malho, 16.03.1912, S. 28. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	319

Abbildung 36: Storni: „Salada da Semana“, in: O Malho, 04.05.1912, S. 27. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	331
Abbildung 37: Raul: „Na Roça. A passagem do intrepido Chaves“, in: Jornal do Brasil, 01.05.1912, S. 1. <i>Fundação Santos Dumont</i> (Album Nr. 3.158) / [Unbekannter Autor]: „Actualidades. A viagem de Edú Chaves (O primeiro aeroplano sobre o matto)“, in: O Paiz, 04.05.1912, S. 2. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	342
Abbildung 38: Luiz: „O Bandeirante do Ar“, Illustration zum Artikel Baptista Coelho: „O Voador“, in: Jornal do Brasil, 05.05.1912, S. 7. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	350
Abbildung 39: [Autor, Titel und Publikationsquelle unbekannt, um 1913], o. S. <i>Fundação Santos Dumont</i> (Album Nr. 3.158).....	352
Abbildung 40: Voltolino: „O vôo do Edu“, in: O Pirralho, 05.05.1912, S. 11. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	364
Abbildung 41: Bildserie zum Artikel „A aviação no Brasil“, in: O Estado de S. Paulo, 02.11.1920, S. 3 (das oben links handschriftlich vermerkte Datum „1-11-20“ erweist sich als nicht korrekt). <i>Fundação Santos Dumont</i> (Album Nr. 3.157).....	392
Abbildung 42: „O itinerario do grande vôo, vendo-se os percursos de Edú Chaves, de Hearne e assignalados os pontos onde terminaram os raids de Locatelli, De Lamare, e Pinder e Aliathar“, Karte zum Artikel „Aviação. O ‚raid‘ Rio de Janeiro – Buenos Aires. A victoria de Edu‘ Chaves“, in: O Estado de S. Paulo, 30.12.1920, S. 3. <i>Acervo Estadão</i>	397
Abbildung 43: Eine Karte repräsentiert die gewählten Routen von Hearne durchs Binnenland und von Chaves entlang der Küste. Karte zum Artikel „Rio x Buenos Aires. O trajecto de Edú Chaves“, in: Vida Sportiva, 15.01.1921, o. S. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	404
Abbildung 44: J.: [Ohne Titel], veröffentlicht in der Rubrik „De ontem e de hoje“, in: Fon-Fon, 15.01.1921, S. 11. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	412
Abbildung 45: Illustration zum Artikel „Aviação. O ‚raid‘ Rio – Buenos Aires“, in: Sports, [01.1921?], S. 277-280, hier S. 280. <i>Fundação Santos Dumont</i> (Album „MA / FSD / 007 / 023“).....	415
Abbildung 46: Meirelles: „Gloria a Edú Chaves“, in: A Cigarra, 01.01.1921, S. 1 (= Titelseite). <i>Arquivo Público do Estado de São Paulo / D.A Press</i>	418
Abbildung 47: A. L.: „Os mensageiros alados“, in: Revista da Semana, 26.08.1922, S. 3 (= innere Titelseite). <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	431
Abbildung 48: Karte „O Raid New-York-Rio No Avião ‚Sampaio Correia‘“, in: Fon-Fon, 26.08.1922, S. 31. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil</i>	434

Abbildung 49: Karte zum Artikel „A Loucura da Audacia“, in: A Rua, 07.02.1923, S. 1. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.</i>	437
Abbildung 50: Procopio Bezerra, Atelier <i>Casa Barcelona</i> , Recife: [Ohne Titel], veröffentlicht als „Raid New-York-Rio“, in: Jornal do Recife, 03.02.1923, S. 1. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.</i>	450
Abbildung 51: [Unbekannter Autor]: „Raid Nova-York- Rio“, in: O Malho, 17.02.1923, S. 21. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.</i>	453
Abbildung 52: Karte „Itinerarios seguidos pelos aviões, hydroplanos e dirigiveis que tentaram a travessia norte e sul do Atlantico“ zum Artikel „As travessias aereas do Atlantico“, in: Gazeta de Noticias, 20.05.1922, S. 1. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.</i>	481
Abbildung 53: J. C. [J. Carlos?]: „O raid aereo Lisboa-Rio“, in: O Malho, 15.04.1922, S. 26. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.</i>	486
Abbildung 54: Karte ohne Titel zum Artikel João Garôa: „Ave! Portugal!“, in: A Vida Moderna, 29.06.1922, S. 7. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.</i>	487
Abbildung 55: Seth: „A Semana de ‚Fon-Fon‘. Navegadores do Espaço“, in: Fon-Fon, 08.07.1922, S. 11. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.</i>	491
Abbildung 56: [Unbekannter Autor: J. Carlos?]: [Lisboa-Rio. Desta vez não foi por acaso...], in: O Malho, 15.04.1922, S. 1 (= Titelseite). <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.</i>	492
Abbildung 57: Storni: „Considerações de um velho“, in: Careta, 01.07.1922, S. 17. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.</i>	494
Abbildung 58: J. Carlos: [In hoc signo vinces], in: O Malho, 17.06.1922, S. 1 (= Titelseite). <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.</i>	498
Abbildung 59: J. W. Rodrigues: [Ohne Titel], Illustration zum Artikel „Brasil-Portugal“, in: O Estado de S. Paulo, 03.07.1922, S. 3. <i>Acervo Estadão.</i>	500
Abbildung 60: Victor: [Ohne Titel], in: A Vida Moderna, 29.06.1922, S. 1 (= Titelseite). <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.</i>	515
Abbildung 61: [Fabian Rio]: [Ohne Titel], in: Revista da Semana, 27.05.1922, S. 1 (= Titelseite). <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.</i>	518
Abbildung 62: [Unbekannter Autor]: [Ohne Titel], in: O Malho, 17.06.1922, S. 26. <i>Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil.</i>	523

QUELLENVERZEICHNIS

I. ARCHIVMATERIAL

Fundação Santos Dumont¹⁶⁸⁰

Umschläge Bereich „Diversos“

- Nr. 38: „Selos comemorativos da aviação“

Umschläge zu Augusto Severo

- „ASO 3“
- „ASO 4“

Umschläge zu Edu Chaves

- Nr. 13: „Telegramas de felicitações a Edu Chaves“

Rahmen mit Zeitungsausschnitten zu Augusto Severo

Alben mit Presseauschnitten und anderem Material zu Alberto Santos-Dumont

- Nr. 3.148
- Nr. 3.154

Alben mit Presseauschnitten und anderem Material zu Edu Chaves

- Nr. 3.157
- Nr. 3.158
- Nr. 3.159 [= „MA / FSD / 007 / 04“] [= „EC 46“]
- „MA / FSD / 007 / 023“
- „MA / FSD / 007 / 03“ [= „EC 47“]

Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro¹⁶⁸¹

Abteilung „Iconografia“

¹⁶⁸⁰ Die Bestände der *Fundação Santos Dumont* konnten 2012 am damaligen Archivierungs-ort, dem heute nicht mehr existierenden *Museu de Aeronáutica* der *Base Aérea de Santos*, gesichtet werden. Derzeit unterliegt die Archivierung dem *Quarto Comando Aéreo Regional* (Cambuci, SP), die Bestände sind momentan nicht öffentlich zugänglich.

¹⁶⁸¹ Die Quellenangaben dieser Arbeit verzeichnen die Bestände der *Biblioteca Nacional* gemäß derer Vorgaben als *Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil*.

- Karikaturen zu Santos-Dumont

Abteilung „Periódicos“

- Diverse brasilianische Zeitungen und Zeitschriften (siehe dazu auch II. Zeitungen und Zeitschriften sowie V. Digitale Datenbanken und Sammlungen)

***Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica (CENDOC),
Rio de Janeiro***

„Acervo Santos-Dumont“

- Dokument „SD1273“
- Dokument „SD1276“
- Dokument „SD1305“
- Dokument „SD1335“
- Dokument „SD1381“
- Dokument „SD2170“
- Dokument „SD3-086“
- Dokument „SD3-115“
- Dokument „SD3-237“
- Dokumente „SD3-394“, „-P2“, „-P3“ und „-P4“
- Dokumente „SD3.398 P1“ und „-P2“
- Dokument „SD3-408 P1“
- Dokument „SD3-417“

Museu Aeroespacial (MUSAL), Rio de Janeiro

- „Caixa 095 Augusto Severo“

Museu da Imagem e do Som (MIS), Rio de Janeiro

„Coleção Augusto Malta“

- Fotografien zur Weltausstellung von 1922 („Exposição Internacional 1922“)

Museu Paulista da Universidade de São Paulo (Museu Paulista), São Paulo

„Fotografias“ (Fotosammlung)

„Coleção Alberto Santos Dumont“

- Objekt „Porta-Retrato“ (Bilderrahmen)
- Objekt „Homenagem a Santos Dumont – Premio Deutsch – Gloria Brasileira – Rio“ (Medaille)

- Objekt „Homenagem a Santos Dumont da colonia brasileira de Paris“ (Medaille)
- „Objetos de Escritório“, Objekt Nr. 1800 (Briefbogen)
- „Unidades sem RG“, Objekt „ARQ 8, D4758“ („Flugblatt“)
- Objekt Nr. 5122 (Nachrufe)

„*Coleção Amadeu da Silveira Saraiva*“

- „Pasta 8: Recortes de Jornais, Relatórios e Hinos“
- „Pasta 4: Recortes de Jornais“, Dokument „ARQ 26 CASS“

„*Coleção Fernando Pacheco e Chaves*“

- „Pasta 9“, Schrift „Companhia Prado Chaves. Exportadora. 1887-1947. 60 anos de suas actividades. 60 Years of activities“

Museu Municipal de Jaú, Jaú

Fotosammlung (nicht katalogisiert)

Musée de l’Air et de l’Espace, Le Bourget, Paris

Material zu Augusto Severo (nicht katalogisiert)

Material zu Alberto Santos-Dumont (nicht katalogisiert)

II. ZEITUNGEN UND ZEITSCHRIFTEN

Die Periodika werden – unterteilt nach brasilianischen und ausländischen Organen und nach Zeitungen und Zeitschriften – in alphabetischer Reihenfolge präsentiert.¹⁶⁸² In Klammern sind die jeweiligen Erscheinungszeiträume und -orte angegeben, nach dem Doppelpunkt die in dieser Arbeit berücksichtigten Jahrgänge.

Der Großteil der Periodika wurde auf digitalen Datenbanken gesichtet (siehe dazu auch V. Digitale Datenbanken und Sammlungen), ein Teil in den Beständen der *Biblioteca Nacional*. Dazu kamen Presseausschnitte der *Fundação Santos Dumont*, des *CENDOC* und des *Museu Paulista* (siehe dazu auch I. Archivmaterial).

Über die hier angeführten hinaus gingen diverse nicht genauer identifizierte Publikationsorgane in die Untersuchung ein, die den Alben (und teilweise auch Rahmen) mit Presseausschnitten aus der Sammlung der *Fundação Santos Dumont*, des *CENDOC* und des *Museu Paulista* entnommen wurden (siehe dazu I. Archivmaterial). Es handelt sich vor allem um

¹⁶⁸² Die Sektion „Zeitschriften“ verzeichnet auch einen Kalender. Insofern als es sich um ein jährlich erscheinendes Periodikum handelt, erschien es sinnvoller, ihn den Zeitschriften als den Zeitungen zuzuordnen.

Artikel aus den Jahren 1902, 1912, 1913, 1920 und 1921. Sie entstammen brasilianischen und ausländischen (chilenischen, französischen und US-amerikanischen) Presseorganen.

Brasilianische Zeitungen

- *A Capital* (Nichteroy¹⁶⁸³, RJ, 1902-mind. 1911): 1907.
- *A Federação* (Porto Alegre, RS, 1884-1937): 1919.
- *A Gazeta* (São Paulo, 1906-mind. 1979): 1920; 1922-1923; 1946.
- *A Imprensa* (Rio de Janeiro, 1898-1914): 1908; 1912.
- *A Noite* (Rio de Janeiro, 1911-1964): 1911-1912; 1920.
- *A Notícia* (Rio de Janeiro, 1894-1997): 1900-1901.
- *[A Patria]* (Rio de Janeiro, 1920-1940): 1921.
- *A Platéia*¹⁶⁸⁴ (São Paulo, 1888-1942): 1920.
- *A Provincia* (Recife, PE, 1872-mind. 1933): 1901.
- *A Provincia do Pará* (Belém do Pará, PA, 1876-2001?): 1901-1902.
- *A Razão* (Rio de Janeiro, 1916-1921): 1920-1921.
- *A Rua* (Rio de Janeiro, 1914-1927): 1923.
- *A Tribuna* (Santos, SP, 1894 bis heute): 1912; 1924¹⁶⁸⁵.
- *Anais da Câmara dos Deputados* (Rio de Janeiro, 1826-1974?): 1901.
- *[Boa Noite]* (Rio de Janeiro, um 1921): 1921.
- *Cidade do Rio* (Rio de Janeiro, 1887-1902): 1900-1901.
- *Commercio de Campinas* (Campinas, SP, 1900-mind. 1903): 1903.
- *Correio da Manhã* (Rio de Janeiro, 1901-1974): 1903; 1906-1908; 1911-1912; 1920-1921; 1923.
- *Correio Paulistano* (São Paulo, 1854-1963): 1910; 1915; 1920-1922.
- *Diario de Pernambuco* (Recife, PE, 1820 bis heute): 1907.
- *Diario de S. Luiz* (São Luiz, MA, 1920-mind. 1949): 1922.
- *Diario do Congresso Nacional* (Rio de Janeiro, 1881 bis heute): 1901; 1903.
- *Diario do Povo* (Campinas, SP, 1912-2012): 1912.
- *Evolucionista* (Maceió, AL, um 1901-mind. 1906): 1906.
- *Gazeta de Noticias* (Rio de Janeiro, 1875 bis heute): 1881; 1900-1903; 1906-1909; 1911-1912; 1922-1923; 1926.
- *[Jornal de Notícias]* (Publikationsort und -zeitraum unbekannt): 1913.
- *Jornal do Brasil* (Rio de Janeiro, 1891 bis heute): 1902; 1906-1907; 1911-1912; 1922-1923.
- *Jornal do Commercio* (Rio de Janeiro, 1824-2016): 1903; 1906; 1913.

¹⁶⁸³ Heute: Niterói.

¹⁶⁸⁴ Später „A Platéia“.

¹⁶⁸⁵ Einzelne Artikel aus der Ausgabe vom 19.11.1924 finden sich reproduziert und transkribiert auf <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0057c.htm>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018; siehe dazu auch den dazugehörigen Artikel JORNAL ELETRÔNICO NOVO MILÊNIO: Padre ensina Europa a voar im Literaturverzeichnis.

- *Jornal do Recife* (Recife, PE, 1859-mind. 1938): 1922-1923; 1927.
- *Jornal Pequeno*¹⁶⁸⁶ (Recife, PE, 1898-mind. 1955): 1907; 1923.
- *O Commercio de São Paulo*¹⁶⁸⁷ (São Paulo, 1893-mind. 1909): 1903; 1906.
- *O Estado de S. Paulo*¹⁶⁸⁸ (São Paulo, 1875 bis heute): 1875; 1890; 1898; 1900-1901; 1903; 1909-1913; 1919-1923; 1932.
- *O Fluminense* (Nichteroy, RJ, 1878 bis heute): 1907; 1911.
- *O Imparcial* (Rio de Janeiro, 1912-mind. 1942): 1920; 1923.
- *O Paiz*¹⁶⁸⁹ (Rio de Janeiro, 1884-1934): 1900-1903; 1906-1908; 1911-1912; 1920-1923; 1930.
- *O Paiz. Orgão especial do Commercio* (Caxias, MA, um 1863-mind. 1889): 1881.
- *O Seculo* (Rio de Janeiro, 1906-mind. 1916): 1907.
- *Pacotilha* (São Luiz, MA, 1880-mind. 1938): 1922.

Brasilianische Zeitschriften

- *A Avenida* (Rio de Janeiro, 1903-1905): 1903.
- *A Cigarra* (São Paulo, 1914-1975): 1921-1922.
- *A Fita* (Santos, SP, 1911-mind. 1914): [1912].
- *A Ilustração Brasileira* (Rio de Janeiro und Paris, 1909-1915) beziehungsweise *Ilustração Brasileira* (Paris, 1901-1902 und Rio de Janeiro, 1920-1930 und 1935-mind. 1958): 1901-1902; 1909; 1912; 1920; 1922-1923.
- *A Noite Ilustrada*¹⁶⁹⁰ (Rio de Janeiro, 1930-mind. 1954): 1932.
- *A Vida Moderna* (São Paulo, 1907-1925): 1911-1912; 1921-1922.
- *Aviação* (Rio de Janeiro, 1926-mind. 1927): 1926.
- *Album Ilustrado* (São Paulo, um 1904-mind. 1912): 1912.
- *Brasil Ilustrado* (Rio de Janeiro, 1919-mind. 1921) / „*Supplemento de Santos*“: 1920.
- *Brazil-Ferro-Carril* (Rio de Janeiro, 1910-mind. 1948): 1911; 1913-1916; 1918-1921; 1922-1924; 1926.
- *Careta* (Rio de Janeiro, 1908-1960): 1909-1913; 1916-1918; 1922-1924.
- *[Clube Campineiro. Noticiário]* (Campinas, SP?, Publikationszeitraum unbekannt): 1903.
- *Cruzeiro*¹⁶⁹¹ (Rio de Janeiro, 1928-mind. 1982): 1928; 1932.
- *Fon-Fon!* (Rio de Janeiro, 1907-1958): 1907; 1909-1912; 1921-1924; 1933.
- *Ilustração Paulista* (São Paulo, 1910-1912): 1912.
- *Koseritz' Deutscher Volkskalender für Brasilien* (Porto Alegre, 1874-1938): 1910.

¹⁶⁸⁶ Bis 1899: „Pequeno Jornal“.

¹⁶⁸⁷ Ab 20.03.1906 zwischenzeitlich „Commercio de São Paulo“; später „O Comércio de São Paulo“.

¹⁶⁸⁸ In der Ausgabe von 1875 noch unter dem Namen „A Provincia de São Paulo“.

¹⁶⁸⁹ Später: „O País“.

¹⁶⁹⁰ 1930 gegründet als „A Noite. Supplemento“; ab 1931 „A Noite Ilustrada“.

¹⁶⁹¹ Ab 1931: „O Cruzeiro“.

- *O Malho* (Rio de Janeiro, 1902-1954): 1903-1914; 1916-1918; 1922-1924; 1932.
- *[O Norte]* (Recife, PE?, um 1902?): [1902].
- *O Pirralho* (São Paulo, 1911-1918): 1911-1912.
- *O Queixoso* (São Paulo, 1915-mind. 1916): [1916].
- *O Tico-Tico* (Rio de Janeiro, 1905-1962): 1916-1917; 1922.
- *Para Todos...* (Rio de Janeiro, 1918-mind. 1958): 1922-1923.
- *Primavera* (Rio de Janeiro, um 1912-mind. 1914): 1913.
- *Revista Brasileira de Aviação*¹⁶⁹² (Rio de Janeiro, 1919¹⁶⁹³): 1919.
- *Revista da Semana* (Rio de Janeiro, 1900-1959) / „*Revista da Semana. Numero Especial do Estado da Bahia*“: 1907.
- *Revista da Semana* (Rio de Janeiro, 1900-1959): 1901-1904; 1906-1909; 1912; 1916-1918; 1921-1923; 1925.
- *Revista do Aero Club Brasileiro* / *Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro*¹⁶⁹⁴ (Rio de Janeiro, 1915-mind. 1916¹⁶⁹⁵): 1915-1916.
- *Revista do Instituto Historico e Geographico Brasileiro*¹⁶⁹⁶ (Rio de Janeiro, 1839 bis heute): 1903.
- *Revista do Instituto Historico e Geographico de São Paulo*¹⁶⁹⁷ (São Paulo, 1895 bis heute): 1902; 1903; 1913; 1923.
- *Revista Illustrada*¹⁶⁹⁸ (Rio de Janeiro, 1867-1898): 1881.
- *Revista Maritima Brasileira* (Rio de Janeiro, 1881 bis heute?): 1923.
- *Revista Moderna* (Rio de Janeiro, 1897-1899): 1899.
- *Sports* (São Paulo, 1919-mind. 1923): [1921].
- *Tagarela* (Rio de Janeiro, 1902-mind. 1915): 1902-1903.
- *Vida Domestica* (Rio de Janeiro, 1920-mind. 1962): 1923.
- *Vida Sportiva* (Rio de Janeiro, um 1916-mind. 1921): 1920-1921.

Ausländische Periodika

- *Aeronautics* (London? Publikationszeitraum unbekannt): 1921.
- *Aviación* (Buenos Aires, um 1921-mind. 1928): 1922.

¹⁶⁹² Sie trägt den Untertitel „Orgão Official do Aero Club Brasileiro“.

¹⁶⁹³ Von dieser Zeitschrift liegen (unter anderem in der *Biblioteca Nacional*) lediglich die Ausgaben von November und Dezember 1919 vor und es besteht daher die Annahme, dass weitere Exemplare nicht existieren.

¹⁶⁹⁴ Ab September 1915 unter dem Namen „Aerophilo. Revista do Aero Club Brasileiro“.

¹⁶⁹⁵ Zwischen Februar 1915 und Juli/August 1916 liegt die Zeitschrift in der *Biblioteca Nacional* lückenlos vor. Weitere Ausgaben sind in den einschlägigen brasilianischen Archiven nicht verzeichnet. Es ist daher davon auszugehen, dass die Herausgabe mit der Ausgabe von Juli/August 1916 eingestellt wurde.

¹⁶⁹⁶ Auch zitiert unter dem Kurztitel „Revista do IHGB“.

¹⁶⁹⁷ Auch zitiert unter dem Kurztitel „Revista do IHGSP“.

¹⁶⁹⁸ Später: „Revista Illustrada“.

- *[Brasil Magazine]* ([Paris], Publikationszeitraum unbekannt): [1912].
- *El Mundo Deportivo*¹⁶⁹⁹ (Barcelona, 1906 bis heute): 1909.
- *L'Écho de Paris* (Paris, 1884-1944): 1906.
- *L'Aérophile* (Paris, 1893-1947): 1902.
- *L'Assiette Au Beurre* (Paris, 1901-1936): 1901.
- *[L'Illustration]* (Paris, 1843-1944): 1902; 1908-1909.
- *[La Prensa]* (Buenos Aires, 1869 bis heute): 1901.
- *La Vie au Grand Air* (Paris, 1898-1922): 1901; 1909.
- *Le Matin* (Paris, 1884-1944): 1908.
- *Le Petit Journal* (Paris, 1863-1944): 1906.
- *Le Rire* (Paris, 1894-1971): 1901.
- *Le Temps* (Paris, 1861-1942): 1906.
- *Metropolitan Magazine* (New York?, um 1887 bis heute?): 1902.
- *[Novoe Vremja]* (St. Petersburg, 1868-1917): 1901.
- *Annual Report of the Board of Regents of the Smithsonian Institution („Smithsonian Report“)* (Washington, 1847 bis heute?): 1901.
- *[The Inter Ocean]* (Chicago, 1865-1914): 1902.
- *[The New York Herald]* (New York, 1835-1924): 1901.
- *The New York Times* (New York, 1851 bis heute): 1902.
- *The Pall Mall Magazine* (London, 1893-1914): 1904.
- *The Sketch* (London, 1893-1959): 1902.

III. PUBLIZIERTE QUELLEN

- [Anonymus]: „A Conquista do Ar pelo aeronauta brasileiro Santos-Dumont“, Paris, Aillaud & Cia, 1901.¹⁷⁰⁰
- Alberto Santos-Dumont: „How the aeroplane may effect closer alliance of the South American countries with the United States“, in: Proceedings of the Second Pan American Scientific Congress. Washington, U.S.A. Monday, December 27, 1915 to Saturday, January 8, 1916. Compiled and edited under the direction of Glen Levin Swiggett, Assistant Secretary General. Section IX: Transportation, Commerce, Finance and Taxation. Leo S. Rowe, Head Professor of Political Science University of Pennsylvania, Chairman, S. 228-234, als Volltext oder Scan online verfügbar unter <https://archive.org/details/proceedingsseco01unkngoog>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.¹⁷⁰¹

¹⁶⁹⁹ Ab 1999 unter dem Namen „Mundo Deportivo“.

¹⁷⁰⁰ Als Faksimile reproduziert in BARROS: Santos-Dumont e a invenção do vôo, S. 150-179.

¹⁷⁰¹ Auch zitiert unter dem Kurztitel: Alberto Santos-Dumont: „How the aeroplane...“.

- Eduardo das Neves: „A Conquista do Ar! Cantico ao arrojado aeronauta Santos Dumont. A gloria do Brazil“, Rio de Janeiro, Quaresma & C., 1902.¹⁷⁰²
- Le Vicomte de Faria, Président-Fondateur de l'Académie Aéronautique Bartholomeu de Gusmão: „II^e Centenaire de la Découverte des Ballons (8 août 1909.). Le Précurseur des Navigateurs Aériens. Bartholomeu Lourenço de Gusmão. ‚L'Homme Volant‘. Portugues, Né au Brésil (1685-1724). Revendication en faveur du premier inventeur des aérostats (8 août 1709)“, Paris, 1910.

Siehe zudem die im Literaturverzeichnis angeführten, als Bücher publizierten Schriften von Santos-Dumont sowie einzelne Werke wie diejenigen von Bernard Palissy oder Benedito Calixto, auf die in dieser Arbeit stellenweise am Rande verwiesen wurde, die aber nicht explizit als Quellenmaterial in die Untersuchung eingingen.

IV. MUSEALE AUSSTELLUNGEN

Deutsches Technikmuseum, Berlin (Ausstellung zur Luftfahrt).

Musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget, Paris.

Museo Nacional de Aeronáutica, Morón, Buenos Aires.

Museu Aeroespacial (MUSAL), Rio de Janeiro.

Museu Casa de Santos Dumont („A Encantada“), Petrópolis, RJ.

Royal Air Force Museum, Hendon, London.

V. DIGITALE DATENBANKEN UND SAMMLUNGEN

Acervo Estadão (Datenbank zur Zeitung *O Estado de S. Paulo*):
<http://acervo.estadao.com.br/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Zeitung *O Estado de S. Paulo*

Arquivo Municipal do Porto (digitalisierte Objekte aus der Sammlung des *Arquivo Municipal do Porto*): <http://gisaweb.cm-porto.pt/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Diverse unspezifizierte Hommagen und Postkarten zum Transatlantikflug der Portugiesen Sacadura Cabral und Gago Coutinho (1922)

Arquivo Público do Estado de São Paulo. Acervo. Jornais e Revistas (Datenbank mit digitalisierten Zeitungen und Zeitschriften vorwiegend aus São Paulo):

¹⁷⁰² Titelseite, Text und Noten sind als Reproduktion verfügbar im *Acervo Santos-Dumont* des *CENDOC* (Dokumente „SD3-394“, „-P2“, „-P3“ und „-P4“. Siehe dazu auch unter I. Archivmaterial.

http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/acervo/repositorio_digital/jornais_revistas, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Zeitschrift *A Cigarra*

Biodiversity Heritage Library (Digitalisierte Sammlung an Biodiversitäts-Literatur): <http://www.biodiversitylibrary.org/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Periodikum *Annual Report of the Board of Regents of the Smithsonian Institution*

BMOL digital - Biblioteca Digital da Biblioteca Municipal Orígenes Lessa (Digitale Sammlung der *Biblioteca Municipal Orígenes Lessa*): <http://bmol.lencoispaulista.sp.gov.br/xmlui/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Zeitschrift *Tagarela*

Câmara dos Deputados – Pesquisa em Diários (Datenbank des brasilianischen Abgeordnetenhauses mit offiziellen Regierungspublikationen wie *Diários da Câmara dos Deputados*, *Diários do Congresso Nacional*, *Anais da Câmara dos Deputados* und *Anais e Diários das Assembléias Constituintes* von 1823 bis heute): http://imagem.camara.gov.br/pesquisa_diario_basica.asp, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- *Coleção „Diários da Câmara dos Deputados“*: Regierungspublikation *Diario do Congresso Nacional*
- *Coleção „Anais da Câmara dos Deputados“*: Regierungspublikation *Anais da Câmara dos Deputados*

Cinemateca Brasileira. Filmografia Brasileira (Datenbank zur brasilianischen audiovisuellen Produktion): <http://bases.cinemateca.gov.br/cgi-bin/wxis.exe/iah/?IsisScript=iah/iah.xis&base=FILMOGRA&lang=p>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Kurzfilm „Viagem Aérea do Balão Santos Dumont“ (auch: „O Balão Santos Dumont na sua viagem triunfal“) von 1901

El Mundo Deportivo. Hemeroteca (Datenbank der spanischen Zeitung *El Mundo Deportivo*): <http://www.mundodeportivo.com/hemeroteca>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Zeitung *El Mundo Deportivo*

Gallica (Datenbank der *Bibliothèque nationale de France*): <http://gallica.bnf.fr/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Zeitschrift *L'Assiette au Beurre*
- Schrift *Les oeuvres de maistre Bernard Palissy* (1888)
- Zeitung *L'Écho de Paris*
- Zeitung *Le Temps*
- Zeitschrift *Le Petit Journal*
- Zeitschrift *La Vie au Grand Air*

- Zeitung *Le Matin*

Hathi Trust Digital Library (wissenschaftliche Datenbank unterschiedlicher, v.a.

US-amerikanischer Forschungsinstitutionen): <https://www.hathitrust.org/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Diverse unspezifizierte Publikationen zum Stichwort „conquest of the air(s)“

Hemeroteca Digital Brasileira / Acervo da Fundação Biblioteca Nacional – Brasil

(Datenbank zu brasilianischen Presseorganen aus den Beständen der *Biblioteca Nacional*):

<http://memoria.bn.br>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Diverse brasilianische Zeitungen und Zeitschriften (siehe dazu auch II. Zeitungen und Zeitschriften)

Internet Archive (gemeinnützige digitale Bibliothek mit Dokumenten ohne Urheberrechtsbeschränkung): <https://archive.org/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Zeitschrift *L'Aérophile*
- Dokument „Proceedings of the Second Pan American Scientific Congress. Washington, U.S.A. Monday, December 27, 1915 to Saturday, January 8, 1916“ (siehe dazu auch unter III. Publiizierte Quellen)

Portal Domínio Público (virtuelle Bibliothek des brasilianischen Bildungsministeriums mit Bild- und Textdokumenten ohne Urheberrechtsbeschränkung):

<http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/PesquisaObraForm.jsp>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Fotografie „Alberto Santos Dumont contorna a Torre Eiffel com o Dirigível Nº 6 e vence o prêmio Deutsch (19 out 1901)“
- Kurzfilm „Do sonho aos ares“ (2006)

Science & Society Picture Library (Datenbank zu den Sammlungen des großbritannischen *Science Museum*, *Media Museum*, *Railway Museum* und *Museum of Science & Industry*):

<http://www.scienceandsociety.co.uk/index.asp>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Lupin: „For the Conquest of the Air“ (Paris, 1908)

The Lewis Walpole Library, Yale University. Digital Collection (digitale Sammlung aus den

Beständen der *Lewis Walpole Library*): http://search.library.yale.edu/academic_commons, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- George Edward Madeley: „The flight of the intellect: Portrait of Mr. Golightly, experimenting on Mess. Quick & Speed's new patent, high pressure, steam riding rocket“ [London, 1830?]

The New York Public Library Digital Collection (digitalisierte Objekte aus der Sammlung der *New York Public Library*): <http://digitalcollections.nypl.org/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- „Feuille jetée du dirigeable Pax par Severo, publiée par Deplanche“

The New York Times (Diverse Artikel aus der *New York Times* über die Suchfunktion): <http://www.nytimes.com/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Zeitung *The New York Times*

Universitätsbibliothek Heidelberg: Heidelberger historische Bestände – digital (digitalisierte Bestände der Heidelberger Universitätsbibliothek): <http://hd-historische-bestaende-digital.uni-hd.de>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Zeitschrift *Le Rire*

LITERATURVERZEICHNIS

- Alzira Alves de ABREU (Hg.): *Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)*, Rio de Janeiro o. J. [201-], online verfügbar unter <http://cpdoc.fgv.br/dicionario-primeira-republica>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Jeremy ADELMAN: Latin American and World Histories: Old and New Approaches to the Pluribus and the Unum, in: *Hispanic American Historical Review* Bd. 84 / H. 3 (2004), online verfügbar unter <https://muse.jhu.edu/article/171496>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 399-409.
- Isa ADONIAS: *Mapa: Imagens da Formação Territorial Brasileira*, Rio de Janeiro 1993.
- Susana ALEXANDRIA / Salvador NOGUEIRA: *1910. O Primeiro Voo do Brasil*, São Paulo 2010.
- Reinhard ALINGS: *Monument und Nation. Das Bild vom Nationalstaat im Medium Denkmal – zum Verhältnis von Nation und Staat im deutschen Kaiserreich 1871-1918*, Berlin / New York 1996.
- Helmut ALTRICHTER / Klaus HERBERS / Helmut NEUHAUS (Hg.): *Mythen in der Geschichte*, Freiburg im Breisgau 2004.
- José Jerônimo de Alencar ALVES (Hg.): *Múltiplas faces da história das ciências na Amazônia*, Belém 2005.
- Leila ALVES: *Brasil. Infra-estrutura aeroportuária*, [Salvador, BA] / Rio de Janeiro 1985.
- João ALVES FILHO: *Matriz energética brasileira. Da crise à grande esperança*, Rio de Janeiro 2003.
- Walter AMELING (Hg.): *Märtyrer und Märtyrerakten*, Stuttgart 2002.
- Leonard N. AMICO: *Bernard Palissy. In Search of Earthly Paradise*, Paris / New York 1996.
- Anais da Câmara dos Deputados. V. 10: 3.a Sessão Legislativa Ordinária, da 7.a Legislatura (Sessões de 19 a 27 de junho de 1973)*, Brasília 1973.
- Anais Eletrônicos do IV Encontro da ANPHLAC*, Salvador, BA 2000, online verfügbar unter <http://anphlac.fflch.usp.br/iv-encontro>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Benedict ANDERSON: *Die Erfindung der Nation. Zur Karriere eines erfolgreichen Konzepts*, 2. Auflage, Frankfurt am Main / New York 1993.
- Benedict ANDERSON: *Imagined Communities. Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, revised edition, London / New York 2006 [1983].
- Roberto Pereira de ANDRADE: *A construção aeronáutica no Brasil. 1910/1976*, São Paulo 1976.
- Roberto Pereira de ANDRADE: *Enciclopédia de aviões brasileiros*, São Paulo 1997.
- Arnold ANGENENDT: Corpus incorruptum. Eine Leitidee der mittelalterlichen Reliquienverehrung, in: Arnold ANGENENDT: *Die Gegenwart von Heiligen und Reliquien*, herausgegeben von Hubertus Lutterbach, Münster 2010, S. 109-144.
- Arnold ANGENENDT: *Die Gegenwart von Heiligen und Reliquien*, herausgegeben von Hubertus Lutterbach, Münster 2010.
- Arnold ANGENENDT: Das geistige Opfer, in: Gordon Blennemann / Klaus Herbers (Hg.): *Vom Blutzügen zum Glaubenszeugen? Formen und Vorstellungen des christlichen Martyriums im Wandel*, Stuttgart 2014, S. 289-306.

- Nancy P. APPELBAUM / Anne S. MACPHERSON / Karin Alejandra ROSEMBLATT:
Introduction. Racial Nations, in: Nancy P. Appelbaum / Anne S. Macpherson / Karin Alejandra Rosemblatt (Hg.): *Race and Nation in Modern Latin America*, Chapel Hill, N.C. 2003, S. 1-31.
- Nancy P. APPELBAUM / Anne S. MACPHERSON / Karin Alejandra ROSEMBLATT (Hg.): *Race and Nation in Modern Latin America*, Chapel Hill, N.C. 2003.
- Joaquim José Guilherme de ARAGÃO / Oswaldo LIMA NETO / Anísio BRASILEIRO / Enilson Medeiros dos SANTOS / José Menezes SENNA / Rômulo Dante ORRICO FILHO: Transportes no Brasil: Que história contar?, in: *Transportes* Bd. 9 / H. 2 (2001), online verfügbar unter <http://dx.doi.org/10.14295/transportes.v9i2.172>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 87-107.
- Armando AREIAS: *Primeira travessia aérea do atlântico sul: 1922. Sacadura Cabral. Gago Coutinho*, Recife 1992.
- Christoph ASENDORF: *Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne*, Wien / New York 1997.
- Aleida ASSMANN: *Der lange Schatten der Vergangenheit. Erinnerungskultur und Geschichtspolitik*, München 2006.
- Aleida ASSMANN: Vier Grundtypen von Zeugenschaft, in: Ulrike Petzold (Hg.): *Zeugen und Zeugnisse. Bildungsprojekte zur NS-Zwangsarbeit mit Jugendlichen*, Berlin 2008, S. 12-26.
- Jan ASSMANN: Mythos und Geschichte, in: Helmut Altrichter / Klaus Herbers / Helmut Neuhaus (Hg.): *Mythen in der Geschichte*, Freiburg im Breisgau 2004, S. 13-28.
- Jan ASSMANN: *Das kulturelle Gedächtnis. Schrift, Erinnerung und politische Identität in frühen Hochkulturen*, 6. Auflage, München 2007.
- G. Pope ATKINS: *Encyclopedia of the Inter-American System*, Westport, Conn. / London 1997.
- Myriam Ellis AUSTREGÉSILO: Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil Colonial, in: *Revista de História* Bd. 1 / H. 4 (1950), online verfügbar unter <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-9141.v1i4p495-516>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 495-516.
- Francisca Nogueira de AZEVEDO: O Brasil no Pan-Americanismo: Um estudo da *Revista de História de América* do Instituto Pan-Americano de Geografia e História, in: *Anais Eletrônicos do IV Encontro da ANPHLAC*, Salvador, BA 2000, online verfügbar unter http://anphlac.fflch.usp.br/sites/anphlac.fflch.usp.br/files/francisca_nogueira_de_azevedo.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Miguel Ângelo de AZEVEDO: A história cantada no Brasil em 78 rotações, in: *Revista do Instituto do Ceará* Bd. CXXXVII (2014), online verfügbar unter <http://www.institutodoceara.org.br/revista.php>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 289-316.
- Kátia Gerab BAGGIO: Os Intelectuais Brasileiros e o Pan-Americanismo: A *Revista Americana* (1909-1919), in: *Anais Eletrônicos do IV Encontro da ANPHLAC*, Salvador, BA 2000, online verfügbar unter http://anphlac.fflch.usp.br/sites/anphlac.fflch.usp.br/files/katia_baggio_0.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Juarez BAHIA: *Jornal, História e Técnica. História da imprensa brasileira*, 4. edição, rev. e aum., São Paulo 1990.

- Steffi BAHRO: Schwarz-weiß-rote Flagge an afrikanischem Speer, in: Daniel Hohrath (Hg.): *Farben der Geschichte. Fahnen und Flaggen*, Berlin 2007, S. 21.
- W. G. V. BALCHIN: The media map watch in United Kingdom, in: Majella-J. Gauthier (Hg.): *Cartographie dans les médias*, Sillery, Québec 1988, S. 33-48.
- Marialva BARBOSA: *História cultural da imprensa. Brasil, 1900-2000*, Rio de Janeiro 2007.
- Domingos BARROS: *Aeronáutica Brasileira*, Rio de Janeiro 1940.
- Henrique Lins de BARROS: Eintrag "Dumont, Santos. * inventor, cientista, aeronauta", in: Alzira Alves de Abreu (Hg.): *Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)*, Rio de Janeiro o. J. [201-], online verfügbar unter <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/DUMONT,%20Santos.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Henrique Lins de BARROS: *Alberto Santos-Dumont*, Rio de Janeiro 1986.
- Henrique Lins de BARROS: *Santos Dumont. O homem voa!*, Rio de Janeiro 2000.
- Henrique Lins de BARROS: *Santos-Dumont e a invenção do voo*, Rio de Janeiro 2003.
- Henrique Lins de BARROS: *Desafio de voar. Brasileiros e a conquista do ar, 1709-1914*, São Paulo 2006.
- Henrique Lins de BARROS: *Santos Dumont e a invenção do avião*. Centro Brasileiro des Pesquisas Físicas; Ministério de Ciência e Tecnologia, Rio de Janeiro 2006.
- Henrique Lins de BARROS / Renato Vilela Oliveira de SOUZA: Santos-Dumont e a solução do voo dirigido: releituras e interpretações da imagem pública de um inventor, in: *Revista Brasileira de História da Ciência* Bd. 4 / H. 2 (2011), online verfügbar unter http://www.sbhic.org.br/revistahistoria/view?ID_REVISTA_HISTORIA=46, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 239-256.
- Dieter R. BAUER / Wolfgang BEHRINGER: Annäherung an eine menschliche Sensation: Fliegen und Schweben. Zur Einführung, in: Dieter R. Bauer / Wolfgang Behringer (Hg.): *Fliegen und Schweben. Annäherung an eine menschliche Sensation*, München 1997, S. 7-15.
- Dieter R. BAUER / Wolfgang BEHRINGER (Hg.): *Fliegen und Schweben. Annäherung an eine menschliche Sensation*, München 1997.
- C. A. BAYLY: *The Birth of the Modern World, 1780-1914. Global Connections and Comparisons*, Malden, Mass. 2004.
- Christopher A. BAYLY / Sven BECKERT / Matthew CONNELLY / Isabel HOFMEYR / Wendy KOZOL / Patricia SEED: AHR Conversation. On Transnational History, in: *The American Historical Review* Bd. 111 / H. 5 (2006), online verfügbar unter <http://ahr.oxfordjournals.org/content/111/5/1441.extract>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 1441-1464.
- Wolfgang BEHRINGER: *Kulturgeschichte des Sports. Vom antiken Olympia bis ins 21. Jahrhundert*, München 2012.
- Wolfgang BEHRINGER / Constance OTT-KOPTSCHALIJSKI: *Der Traum vom Fliegen. Zwischen Mythos und Technik*, Frankfurt am Main 1991.
- Michael BELAFI: *The Zeppelin*, Barnsley 2015.
- Jaime Larry BENCHIMOL: *Pereira Passos: Um Haussmann tropical. A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*, Rio de Janeiro 1992.
- Jerry H. BENTLEY (Hg.): *The Oxford Handbook of World History*, Oxford / New York 2011.
- Lauren A. BENTON: No Longer Odd Region Out. Repositioning Latin America in World History, in: *Hispanic American Historical Review* Bd. 84 / H. 3 (2004), online verfügbar

- unter <http://hahr.dukejournals.org/content/84/3/423.short>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 423-430.
- Tiago José BERG: A representação geográfica nos brasões de armas dos países da América Latina, in: *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales* Bd. XVI / H. 418 (2012), online verfügbar unter <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-418/sn-418-21.htm>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Birgit BERGMANN: *Der Kranz des Kaisers: Genese und Bedeutung einer römischen Insignie*, Berlin / New York 2010.
- BERLIN-BRANDENBURGISCHE AKADEMIE DER WISSENSCHAFTEN (Hg.): *Digitales Wörterbuch der Deutschen Sprache (DWDS). Das Wortauskunftssystem zur deutschen Sprache in Geschichte und Gegenwart*, [Berlin], online verfügbar unter <https://www.dwds.de/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- José Augusto Cardoso BERNARDES: Eintrag "Adamastor (Episódio do)", in: Vítor Aguiar e Silva (Hg.): *Dicionário de Luís de Camões*, Alfragide 2012, o. S.
- Maria Gabriela de Almeida BERNARDINO: *A Cartografia Militar na República (1890-1932)*. (1º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, Paraty, RJ, 10 a 13 de maio de 2011), online verfügbar unter https://www.ufmg.br/rededemuseus/crhc/simposio/BERNARDINO_MARIA_GABRIEL_A.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Walther L. BERNECKER / Klaus HERBERS: *Geschichte Portugals*, Stuttgart 2013.
- Roberto BERTANI / Adriana Matias CLARO (Hg.): *Leituras Cartográficas Históricas e Contemporâneas*, São Paulo 2003.
- Silke BETSCHER: Bildsprache. Möglichkeiten und Grenzen einer Visuellen Diskursanalyse, in: Franz X. Eder / Oliver Kühschelm / Christina Linsboth (Hg.): *Bilder in historischen Diskursen*, Wiesbaden 2014, S. 63-83.
- Roger BILSTEIN: Rezension zu "High Flight Aviation and the Canadian Imagination. By Jonathan F. Vance (Toronto: Penguin, 2002)", in: *Scientia Canadensis: Canadian Journal of the History of Science, Technology and Medicine* Bd. 27 (2003), online verfügbar unter <http://id.erudit.org/iderudit/800470ar>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 123-126.
- Peter BIRLE: Argentinien und Brasilien zwischen Rivalität und Partnerschaft, in: *APuZ (Aus Politik und Zeitgeschichte)* H. 12 (2010), online verfügbar unter <http://www.bpb.de/apuz/32860/brasilien-und-argentinien>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 3-8.
- Hans BLANK: Flugnavigation und Sextanten, in: Gudrun Wolfschmidt (Hg.): *"Navigare necesse est" – Geschichte der Navigation: Begleitbuch zur Ausstellung 2008/09 in Hamburg und Nürnberg*, Norderstedt 2008, S. 495-511.
- Jean-Pierre BLAY: *Roland Garros no Rio de Janeiro em 1912: garoto propaganda da indústria francesa*. (I Seminário Nacional de História da Aviação Brasileira, Rio de Janeiro, 17-19.07.2012), online verfügbar unter <https://www.unifa.aer.mil.br/seminariohistoriadaaviacao/?p=artigos>, zuletzt aufgerufen am 01.11.2016.
- Petr BLAŽEK / Patrik EICHLER / Jakub JAREŠ (Hg.): *Jan Palach '69*, Prag 2009.
- Gordon BLENNEMANN / Klaus HERBERS: Das Martyrium als Denkfigur: Brüche und Entwicklungslinien in christlicher Perspektive, in: Gordon Blennemann / Klaus Herbers (Hg.): *Vom Blutzeugen zum Glaubenszeugen? Formen und Vorstellungen des christlichen Martyriums im Wandel*, Stuttgart 2014, S. 7-20.

- Gordon BLENNEMANN / Klaus HERBERS (Hg.): *Vom Blutzeugen zum Glaubenszeugen? Formen und Vorstellungen des christlichen Martyriums im Wandel*, Stuttgart 2014.
- Pim den BOER / Heinz DUCHHARDT / Georg KREIS et al. (Hg.): *Europäische Erinnerungsorte. Teilbd. 2: Das Haus Europa*, 3 Bände, München 2012.
- Clóvis de Athayde BOHRER: *Eduardo Pacheco e Chaves. Pioneiro e ás da aviação brasileira*. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), Rio de Janeiro 2014, online verfügbar unter http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_e_du_chaves.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Peter BORSCHIED: *Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung*, Frankfurt am Main / New York 2004.
- Nikolaus BÖTTCHER: *Kontinuität und Brüche in Hispanoamerika*, Wiesbaden 2013.
- Al BOWERS / David LEDNICER: *Fighter Pilot Aces List*, 17.05.1999, online verfügbar unter <http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/aces/aces.htm#wwi>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Gunilla BUDDE / Sebastian CONRAD / Oliver JANZ (Hg.): *Transnationale Geschichte. Themen, Tendenzen und Theorien*, Göttingen 2006.
- Dulcília Helena Schroeder BUITONI: *Imprensa feminina*, São Paulo 1990.
- BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG (Hg.): *Dossier Geschichte und Erinnerung*, online verfügbar unter <http://www.bpb.de/geschichte/zeitgeschichte/geschichte-und-erinnerung/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Herwig BUNTZ: Vom Holzstich zum Vierfarbendruck. Die Entwicklung der illustrierten Zeitschriften, in: *Praxis Geschichte* Bd. 19 / H. 1 (2006), S. 54-55.
- Peter BURKE: *Augenzeugenschaft. Bilder als historische Quellen*, Berlin 2010.
- Benjamin J. BURNS: *The Flying Firsts of Walter Hinton. From the 1919 Transatlantic Flight to the Arctic and the Amazon*, Jefferson, N.C. / London 2012.
- E. Bradford BURNS: Cultures in Conflict: The Implication of Modernization in Nineteenth-Century Latin America, in: E. Bradford Burns / Thomas E. Skidmore / Virginia Bernhard et al. (Hg.): *Elites, Masses, and Modernization in Latin America, 1850–1930*, Austin, Tex. / London 1979, S. 11-77.
- E. Bradford BURNS: *A History of Brazil*, 3. Auflage, New York 1993.
- E. Bradford BURNS / Thomas E. SKIDMORE / Virginia BERNHARD et al. (Hg.): *Elites, Masses, and Modernization in Latin America, 1850–1930*, Austin, Tex. / London 1979.
- Benedito CALIXTO: *Capitanias Paulistas*, São Paulo 1924.
- Susana CAMARGO / Paulo Cesar de AZEVEDO / Vladimir SACCHETTA: *A Revista no Brasil*, São Paulo 2000.
- Marcia CAMARGOS: *Semana de 22 entre vaías e aplausos*, São Paulo 2002.
- Manuel CAMBESES JÚNIOR: *A Saga do Correio Aéreo Nacional*. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), o. J., online verfügbar unter <http://www.reservaer.com.br/biblioteca/livros/saga-do-CAN.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Manuel CAMBESES JÚNIOR: *A Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul*. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), [2008], online verfügbar unter http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_tr_av_atlantico_sul.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Luis de CAMÕES: *Os Lusíadas*, [Lissabon] 1644.

- Luís de CAMÕES: *Die Lusiaden des Luis de Camoëns*. Stuttgart / Sigmaringen 1854.
- Luís de CAMÕES: *Camoëns' Die Lusiaden. Heroisch-episches Gedicht*, Leipzig / Wien o. J. [um 1900].
- Luís de CAMÕES: *Os Lusíadas. Antologia*, Cotia, SP 1973.
- Luís de CAMÕES: *Os Lusíadas - Die Lusiaden*, Heidelberg 1999.
- Courtney J. CAMPBELL / Allegra GIOVINE / Jennifer KEATING (Hg.): *Empty Spaces: Confronting emptiness in national, cultural and urban history*, London [erscheint voraussichtlich 2018].
- Alice P. CANABRAVA: Bandeiras, in: Rubens Borba de Moraes / William Berrien (Hg.): *Manual Bibliográfico de Estudos Brasileiros*, Rio de Janeiro 1949, S. 492-526.
- Maria Helena CAPELATO: O "gigante brasileiro" na América Latina: ser ou não ser latino-americano, in: Carlos Guilherme Mota (Hg.): *Viagem Incompleta. A Experiência Brasileira (1500-2000). Vol. 2: A Grande Transação*, 2 Bände, São Paulo 2000, S. 285-315.
- Ciro Flamarion Santana CARDOSO / Ana Maria MAUAD: História e Imagem: Os Exemplos da Fotografia e do Cinema, in: Ciro Flamarion Santana Cardoso / Ronaldo Vainfas (Hg.): *Domínios da história. Ensaios de teoria e metodologia*, 5. Auflage, Rio de Janeiro 1997, S. 401-417.
- Ciro Flamarion Santana CARDOSO / Ronaldo VAINFAS (Hg.): *Domínios da história. Ensaios de teoria e metodologia*, 5. Auflage, Rio de Janeiro 1997.
- Francisco CARUSO / Adílio Jorge MARQUES: Bartolomeu de Gusmão: Raízes de um espírito inovador incompreendido, in: Carlos Fiolhais / Francisco Caruso / Adílio Jorge Marques et al. (Hg.): *Bartolomeu Lourenço de Gusmão. O padre inventor*, Rio de Janeiro 2011, S. 32-55.
- Eliza Bachega CASADEI: Sorriso da sociedade. Lançada em 1900, a 'Revista da Semana' se mostrava como vanguarda artística de um Brasil movido pela sede de progresso, in: *Revista de História* (o. J. [2013]), online verfügbar unter <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/artigos/sorriso-da-sociedade>, zuletzt aufgerufen am 01.11.2016.
- Maria do Mar CASTRO VARELA / Nikita DHAWAN: *Postkoloniale Theorie. Eine kritische Einführung*, 2., komplett überarb. Auflage, Bielefeld 2015.
- Catálogo de Selos do Brasil 2008. Edição completa*, 56. edição, São Paulo 2008.
- Dipesh CHAKRABARTY: *Provincializing Europe. Postcolonial Thought and Historical Difference*, Princeton, N.J. / Oxford 2000.
- Dipesh CHAKRABARTY: Europa provinzialisieren. Postkolonialität und die Kritik der Geschichte, in: Sebastian Conrad / Shalini Randeria (Hg.): *Jenseits des Eurozentrismus. Postkoloniale Perspektiven in den Geschichts- und Kulturwissenschaften*, Frankfurt am Main / New York 2002, S. 283-312.
- Christopher CHANT: *Aviation. An illustrated history*, New York 1980.
- John Charles CHASTEEN: *Born in Blood and Fire. A Concise History of Latin America*, New York / London 2001.
- Marilena CHAUI: *Brasil. Mito fundador e sociedade autoritária*, 5. reimpressão, São Paulo 2004.
- Claudio CHUCHUY / Laura Hlavacka de BOUZO (Hg.): *Nuevo diccionario de argentinismos*, Santafé de Bogotá 1993.

- CINEMATECA BRASILEIRA: *História*, [São Paulo], online verfügbar unter <http://www.cinemateca.gov.br/pagina/a-cinemateca-historia>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Illa Stern COHEN: Diversificação e segmentação dos impressos, in: Ana Luiza Martins / Tania Regina de Luca (Hg.): *História da imprensa no Brasil*, São Paulo 2008, S. 103-130.
- Sebastian CONRAD: *Globalgeschichte. Eine Einführung*, München 2013.
- Sebastian CONRAD / Andreas ECKERT: Globalgeschichte, Globalisierung, multiple Modernen: Zur Geschichtsschreibung der modernen Welt, in: Sebastian Conrad / Andreas Eckert / Ulrike Freitag (Hg.): *Globalgeschichte. Theorien, Ansätze, Themen*, Frankfurt am Main / New York 2007, S. 7-49.
- Sebastian CONRAD / Andreas ECKERT / Ulrike FREITAG (Hg.): *Globalgeschichte. Theorien, Ansätze, Themen*, Frankfurt am Main / New York 2007.
- Sebastian CONRAD / Dominic SACHSENMAIER (Hg.): *Competing Visions of World Order. Global Moments and Movements, 1880s–1930s*, Basingstoke 2007.
- Martin COOPER: *Brazilian Railway Culture*, Newcastle upon Tyne 2011.
- Joseph J. CORN: *The Winged Gospel. America's Romance with Aviation*, New York 1983.
- Antônio Gilberto COSTA: Dos roteiros de todos os sinais da costa até a carta geral: um projeto de cartografia e os mapas da América portuguesa e do Brasil Império, in: Antônio Gilberto Costa (Hg.): *Roteiro prático de cartografia: da América portuguesa ao Brasil Império*, Belo Horizonte 2007, S. 83-224.
- Antônio Gilberto COSTA: Relação de Mapas, Plantas, Cartas e outros Documentos, in: Antônio Gilberto Costa (Hg.): *Roteiro prático de cartografia: da América portuguesa ao Brasil Império*, Belo Horizonte 2007, S. 225-250.
- Antônio Gilberto COSTA (Hg.): *Roteiro prático de cartografia: da América portuguesa ao Brasil Império*, Belo Horizonte 2007.
- Fernando Hippolyto da COSTA: *Santos-Dumont. História e Iconografia*, 2. edição, rev. e ampl., Rio de Janeiro / Belo Horizonte 1990.
- Fernando Hippolyto da COSTA: *Síntese cronológica da aeronáutica brasileira. 1685-1941*, Rio de Janeiro 2000.
- Fernando Hippolyto da COSTA: *Alberto Santos-Dumont. O Pai da Aviação*, Rio de Janeiro / Brasília 2006.
- Fernando Hippolyto da COSTA: Cronologia Aeronáutica Brasileira. Sexta Parte, in: *Revista Aeronáutica* H. 281 (2012), online verfügbar unter <http://www.caer.org.br/portal/phocadownload/userupload/revistas/revista281/revcaer281.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 44-45.
- Hebe C. Boa-Viagem A. COSTA: *Elas, as pioneiras do Brasil. A memorável saga dessas mulheres*, São Paulo 2005.
- Sérgio COSTA: Nationalismus aus transnationaler Sicht: Wissenschaft, Rassismus und Nation in Brasilien um 1900, in: Georg Fischer / Christina Peters / Stefan Rinke et al. (Hg.): *Brasilien in der Welt. Region, Nation und Globalisierung 1870-1945*, Frankfurt am Main / New York 2013, S. 71-94.
- Álvaro COTRIM: Santos-Dumont na caricatura, in: *Cultura* Bd. 3 / H. 10 (1973), S. 100-112.
- Álvaro COTRIM: Santos Dumont e o Humor Da Belle Époque, in: *Jornal do Brasil, Caderno B*, 21.07.1973, S. 4.
- Álvaro COTRIM [unter dem Pseudonym "Alvarus"]: Santos Dumont e a Caricatura, in: *A Noite*, 24.11.1951, S. 9 f.

- Britta H. CRANDALL: *Hemispheric Giants. The Misunderstood History of U.S.-Brazilian Relations*, Lanham, Md. / Boulder, Colo. u. a. 2011.
- Luís Carlos Bassalo CRISPINO: Julio Cezar Ribeiro de Souza e a dirigibilidade aérea, in: José Jerônimo de Alencar Alves (Hg.): *Múltiplas faces da história das ciências na Amazônia*, Belém 2005, S. 197-230.
- Felipe Fernandes CRUZ: An Art of Air and Fire: Brazil's Renegade Balloonists, in: *The Appendix* Bd. 2 / H. 4 (2014), online verfügbar unter <http://theappendix.net/issues/2014/10/an-art-of-air-and-fire-brazils-renegade-balloonsists>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Heloisa de Faria CRUZ: *São Paulo em papel e tinta. Periodismo e vida urbana, 1890-1915*, São Paulo 2013, online verfügbar unter http://www.arquivoestado.sp.gov.br/site/assets/publicacao/anexo/sao_paulo_em_papel_e_tinta.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Murillo F. CRUZ FILHO: *Bartolomeu Lourenço de Gusmão. Sua obra e o significado fáustico de sua vida*, Rio de Janeiro 1985.
- Hans-Jörg CZECH: *Im Geleit der Musen. Studien zu Samuel van Hoogstratens Malereitaktat* Inleyding tot de Hooge Schoole der Schilderkonst: Anders de Zichtbaere Werelt, Münster / New York u. a. 2002.
- Carolina Vianna DANTAS: Eintrag "Cigarra, A", in: Alzira Alves de Abreu (Hg.): *Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)*, Rio de Janeiro o. J. [201-], online verfügbar unter <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/CIGARRA,%20A.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Carolina Vianna DANTAS: Eintrag "Patrocínio, José do", in: Alzira Alves de Abreu (Hg.): *Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)*, Rio de Janeiro o. J. [201-], online verfügbar unter <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/PATROC%C3%8DNIO,%20Jose%20do.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- R. E. G. DAVIES: *Airlines of Latin America since 1919*, London 1997.
- Fernando DEVOTO / Boris FAUSTO: *Argentina-Brasil: 1850-2000. Un ensayo de historia comparada*, Buenos Aires 2008.
- Todd A. DIACON: *Stringing Together a Nation. Cândido Mariano da Silva Rondon and the Construction of a Modern Brazil, 1906-1930*, Durham, N.C. 2004.
- Todd A. DIACON: *Rondon: o marechal da floresta*, São Paulo 2006.
- José Nilo Bezerra DINIZ: Representações do Tietê na historiografia paulista, in: *Revista Latino-Americana de História* Bd. 2 / H. 8 (2013), online verfügbar unter <http://projeto.unisinos.br/rla/index.php/rla/article/viewArticle/133>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 126-140.
- DOCUPEDIA-ZEITGESCHICHTE-REDAKTION (Hg.): *Docupedia-Zeitgeschichte*, online verfügbar unter <http://docupedia.de>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Franz DORNSEIFF: Der Märtyrer: Name und Bewertung, in: *Archiv für Religionswissenschaft* Bd. 22 (1923/24), S. 133-153.
- Sebastian DORSCH: Space/Time Practices and the Production of Space and Time. An Introduction, in: Sebastian Dorsch / Susanne Rau (Hg.): *Space/Time Practices and the Production of Space and Time. Historical Social Research. Historische Sozialforschung. Special Issue* Bd. 38 / H. 3 (2013), S. 7-21.

- Sebastian DORSCH / Susanne RAU (Hg.): *Space/Time Practices and the Production of Space and Time. Historical Social Research. Historische Sozialforschung. Special Issue* Bd. 38 / H. 3 (2013).
- Cosme Degenar DRUMOND: *Alberto Santos-Dumont. Novas revelações*, São Paulo 2009.
- Regina Horta DUARTE: *Activist Biology. The National Museum, Politics, and Nation Building in Brazil*, Tucson, Ariz. 2016.
- DUDEN ONLINE (Hg.): *Duden Online-Wörterbuch*, [Berlin], online verfügbar unter <http://www.duden.de>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Jordana DYM / Karl OFFEN (Hg.): *Mapping Latin America. A Cartographic Reader*, Chicago, Ill. / London 2011.
- Franz X. EDER (Hg.): *Historische Diskursanalysen. Genealogie, Theorie, Anwendungen*, Wiesbaden 2006.
- Franz X. EDER: Historische Diskurse und ihre Analyse – eine Einführung, in: Franz X. Eder (Hg.): *Historische Diskursanalysen. Genealogie, Theorie, Anwendungen*, Wiesbaden 2006, S. 9-26.
- Franz X. EDER / Oliver KÜHSCHMELM: Bilder – Geschichtswissenschaft – Diskurse, in: Franz X. Eder / Oliver Kühschelm / Christina Linsboth (Hg.): *Bilder in historischen Diskursen*, Wiesbaden 2014, S. 3-44.
- Franz X. EDER / Oliver KÜHSCHMELM / Christina LINSBOTH (Hg.): *Bilder in historischen Diskursen*, Wiesbaden 2014.
- David EDGERTON: *England and the Aeroplane. Militarism, Modernity and Machines*, [London?] 2013.
- Eintrag "Apostel", in: Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften (Hg.): *Digitales Wörterbuch der Deutschen Sprache (DWDS). Das Wortauskunftssystem zur deutschen Sprache in Geschichte und Gegenwart*, [Berlin], online verfügbar unter <http://www.dwds.de/?qu=Apostel>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Eintrag "Apostel", in: Duden online (Hg.): *Duden Online-Wörterbuch*, [Berlin], online verfügbar unter <http://www.duden.de/rechtschreibung/Apostel>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Eintrag "argonauta", in: Antônio Houaiss / Mauro de Salles Villar / Francisco Manoel de Mello Franco (Hg.): *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*, Rio de Janeiro 2001, S. 284.
- Eintrag "argonauta", in: Graciete Teixeira / Margarida Faria da Costa / Sofia Pereira da Silva (Hg.): *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, Porto 2004, S. 138.
- Eintrag "argonauta", in: Aurélio Buarque de Holanda Ferreira (Hg.): *Novo Dicionário Aurélio da língua Portuguesa*, 3. edição, rev. e atualizada, Curitiba, PR 2004, S. 185.
- Eintrag "Auftrieb", in: Niels Klußmann / Arnim Malik (Hg.): *Lexikon der Luftfahrt*, 2., aktualisierte und erw. Auflage, Berlin / Heidelberg 2007, S. 25-27.
- Eintrag "az", in: Aurélio Buarque de Holanda Ferreira (Hg.): *Novo Aurélio século XXI. O dicionário da língua portuguesa*, 3. edição, totalmente rev. e ampl., Rio de Janeiro 1999, S. 107.
- Eintrag "az", in: Antônio Houaiss / Mauro de Salles Villar / Francisco Manoel de Mello Franco (Hg.): *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*, Rio de Janeiro 2001, S. 312.
- Eintrag "az", in: Graciete Teixeira / Margarida Faria da Costa / Sofia Pereira da Silva (Hg.): *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, Porto 2004, S. 153.

- Eintrag "Boundary Map", in: Helen M. Wallis / Arthur Howard Robinson (Hg.): *Cartographical Innovations. An International Handbook of Mapping Terms to 1900*, [Tring, Herts.] 1987, S. 93-94.
- Eintrag "Dreifarbendruck", in: Heijo Klein (Hg.): *DuMont's kleines Sachwörterbuch der Drucktechnik und grafischen Kunst. Von Abdruck bis Zylinderpresse*, 2., erw. Auflage, Köln 1975, S. 65-66.
- Eintrag "Farbendruck", in: Heijo Klein (Hg.): *DuMont's kleines Sachwörterbuch der Drucktechnik und grafischen Kunst. Von Abdruck bis Zylinderpresse*, 2., erw. Auflage, Köln 1975, S. 73.
- Eintrag "Flügel an weiblichen Figuren", in: Percy Preston / Stela Bogutovac / Kai Brodersen et al. (Hg.): *Metzler Lexikon antiker Bildmotive*, Stuttgart / Weimar 1997, S. 55.
- Eintrag "Flugzeug", in: Wolfram Schwachulla (Hg.): *Der Brockhaus. In einem Band*, 8., vollst. überarb. und aktualisierte Auflage, Leipzig / Mannheim 1998, S. 286.
- Eintrag "J. Carlos", in: Itaú Cultural (Hg.): *Enciclopédia Itaú Cultural de Artes e Culturas Brasileiras*, São Paulo 2016, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa10405/j-carlos>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Eintrag "K. Lixto", in: Itaú Cultural (Hg.): *Enciclopédia Itaú Cultural de Artes e Culturas Brasileiras*, São Paulo 2016, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa8643/k.-lixto>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Eintrag "Kranz", in: Brigitte Riese (Hg.): *Seemanns Lexikon der Ikonografie. Religiöse und profane Bildmotive*, Leipzig 2007, S. 241.
- Eintrag "Leichter als Luft (-Flugzeug)", in: Niels Klußmann / Arnim Malik (Hg.): *Lexikon der Luftfahrt*, 2., aktualisierte und erw. Auflage, Berlin / Heidelberg 2007, S. 169-170.
- Eintrag "Liceu de Artes e Ofícios (São Paulo, SP)", in: Itaú Cultural (Hg.): *Enciclopédia Itaú Cultural de Artes e Culturas Brasileiras*, São Paulo 2016, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/instituicao17403/liceu-de-artes-e-oficios-sao-paulo-sp>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Eintrag "Lichtsymbolik", in: Brigitte Riese (Hg.): *Seemanns Lexikon der Ikonografie. Religiöse und profane Bildmotive*, Leipzig 2007, S. 265.
- Eintrag "Lira, Augusto Tavares de", in: Alzira Alves de Abreu (Hg.): *Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)*, Rio de Janeiro o. J. [201-], online verfügbar unter <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/LIRA,%20Augusto%20Tavares%20de.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Eintrag "Lorbeer", in: Brigitte Riese (Hg.): *Seemanns Lexikon der Ikonografie. Religiöse und profane Bildmotive*, Leipzig 2007, S. 268-269.
- Eintrag "Luiz Peixoto", in: Itaú Cultural (Hg.): *Enciclopédia Itaú Cultural de Artes e Culturas Brasileiras*, São Paulo 2016, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa12568/luiz-peixoto>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Eintrag "Offsetdruck", in: Heijo Klein (Hg.): *DuMont's kleines Sachwörterbuch der Drucktechnik und grafischen Kunst. Von Abdruck bis Zylinderpresse*, 2., erw. Auflage, Köln 1975, S. 128-129.

- Eintrag "Orientation", in: Helen M. Wallis / Arthur Howard Robinson (Hg.): *Cartographical Innovations. An International Handbook of Mapping Terms to 1900*, [Tring, Herts.] 1987, S. 196-199.
- Eintrag "Oropa", in: Antônio Houaiss / Mauro de Salles Villar / Francisco Manoel de Mello Franco (Hg.): *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*, Rio de Janeiro 2001, S. 2083.
- Eintrag "Orópa", in: R7 Educação (Hg.): *Dicionário inFormal*, online verfügbar unter <http://www.dicionarioinformal.com.br/significado/or%C3%B3pa/4019/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Eintrag "padre", in: Aurélio Buarque de Holanda Ferreira (Hg.): *Novo Aurélio século XXI. O dicionário da língua portuguesa*, 3. edição, totalmente rev. e ampl., Rio de Janeiro 1999, S. 1471-1472.
- Eintrag "padre", in: Antônio Houaiss / Mauro de Salles Villar / Francisco Manoel de Mello Franco (Hg.): *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*, Rio de Janeiro 2001, S. 2103.
- Eintrag "padre", in: Graciete Teixeira / Margarida Faria da Costa / Sofia Pereira da Silva (Hg.): *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, Porto 2004, S. 1135.
- Eintrag "Perspective / Panoramic map", in: Helen M. Wallis / Arthur Howard Robinson (Hg.): *Cartographical Innovations. An International Handbook of Mapping Terms to 1900*, [Tring, Herts.] 1987, S. 41-43.
- Eintrag "Pflanzensymbolik. Pflanzendarstellung", in: Brigitte Riese (Hg.): *Seemanns Lexikon der Ikonografie. Religiöse und profane Bildmotive*, Leipzig 2007, S. 332-333.
- Eintrag "raid", in: Ursula Kühl de Mones (Hg.): *Nuevo diccionario de Uruguayismos*, Santafé de Bogotá 1993, S. 330.
- Eintrag "raid", in: Claudio Chuchuy / Laura Hlavacka de Bouzo (Hg.): *Nuevo diccionario de argentinismos*, Santafé de Bogotá 1993, S. 512.
- Eintrag "raid", in: Aquilino Sánchez Pérez (Hg.): *Gran diccionario de la lengua española. Diccionario de uso*, 7. Auflage, Madrid 1995, S. 1598.
- Eintrag "raid", in: Juan Gutiérrez Cuadrado / Maria Bargalló (Hg.): *Salamanca. Diccionario de la lengua española*, Madrid / [Salamanca] 1996, S. 1325.
- Eintrag "raid", in: Werner Scholze-Stubenrecht (Hg.): *Duden. Das große Wörterbuch der deutschen Sprache. Bd. 7: Pekt-Schi*, 3., völlig neu bearb. und erw. Auflage, 10 Bände, Mannheim / Leipzig u. a. 1999, S. 3092.
- Eintrag "raid", in: Günther Haensch / Reinhold Werner / Claudio Chuchuy (Hg.): *Diccionario del español de Argentina. Español de Argentina - español de España*, Madrid 2000, S. 518.
- Eintrag "raide", in: Graciete Teixeira / Margarida Faria da Costa / Sofia Pereira da Silva (Hg.): *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, Porto 2004, S. 1294.
- Eintrag "Raide", in: Antônio Houaiss / Mauro de Salles Villar / Francisco Manoel de Mello Franco (Hg.): *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*, Rio de Janeiro 2001, S. 2378.
- Eintrag "Raul Pederneiras", in: Itaú Cultural (Hg.): *Enciclopédia Itaú Cultural de Artes e Culturas Brasileiras*, São Paulo 2016, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa4263/raul-pederneiras>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Eintrag "Regen", in: Percy Preston / Stela Bogutovac / Kai Brodersen et al. (Hg.): *Metzler Lexikon antiker Bildmotive*, Stuttgart / Weimar 1997, S. 142-143.
- Eintrag "Reiterdarstellungen", in: Brigitte Riese (Hg.): *Seemanns Lexikon der Ikonografie. Religiöse und profane Bildmotive*, Leipzig 2007, S. 348-349.

- Eintrag "Route Map", in: Helen M. Wallis / Arthur Howard Robinson (Hg.): *Cartographical Innovations. An International Handbook of Mapping Terms to 1900*, [Tring, Herts.] 1987, S. 57-58.
- Eintrag "Schwerer-als-Luft", in: Niels Klußmann / Arnim Malik (Hg.): *Lexikon der Luftfahrt*, 2., aktualisierte und erw. Auflage, Berlin / Heidelberg 2007, S. 259.
- Eintrag "Seth", in: Itaú Cultural (Hg.): *Enciclopédia Itaú Cultural de Artes e Culturas Brasileiras*, São Paulo 2016, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa208720/seth>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Eintrag "Sousa, Elói de", in: Alzira Alves de Abreu (Hg.): *Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)*, Rio de Janeiro o. J. [201-], online verfügbar unter <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/SOUSA,%20El%3%C3%B3i%20de.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Eintrag "Sportsman", in: James A. H. Murray / Henry Bradley / W. A. Craigie et al. (Hg.): *The Oxford English Dictionary. Vol. X: Sole-Sz*, 12 Bände, Oxford 1933 [Reprint 1961], S. 669.
- Eintrag "Sportsman", in: Antônio Houaiss / Mauro de Salles Villar / Francisco Manoel de Mello Franco (Hg.): *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*, Rio de Janeiro 2001, S. 2617.
- Eintrag "Storni", in: Itaú Cultural (Hg.): *Enciclopédia Itaú Cultural de Artes e Culturas Brasileiras*, São Paulo 2016, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa208718/storni>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Eintrag "Vierfarbendruck", in: Heijo Klein (Hg.): *DuMont's kleines Sachwörterbuch der Drucktechnik und grafischen Kunst. Von Abdruck bis Zylinderpresse*, 2., erw. Auflage, Köln 1975, S. 184.
- Eintrag "Voltolino", in: Itaú Cultural (Hg.): *Enciclopédia Itaú Cultural de Artes e Culturas Brasileiras*, São Paulo 2016, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa2488/voltolino>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Eintrag "Wasth Rodrigues", in: Itaú Cultural (Hg.): *Enciclopédia Itaú Cultural de Artes e Culturas Brasileiras*, São Paulo 2016, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa1867/wasth-rodrigues>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Maria de Lourdes ELEUTÉRIO: Imprensa a serviço do progresso, in: Ana Luiza Martins / Tania Regina de Luca (Hg.): *História da imprensa no Brasil*, São Paulo 2008, S. 83-102.
- Fernando ESPOSITO: *Mythische Moderne. Aviatik, Faschismus und die Sehnsucht nach Ordnung in Deutschland und Italien*, München 2011.
- Urte EVERT: "Die Fahne fliegt uns hoch und stolz voran" – Mythos Fahne, in: Daniel Hohrath (Hg.): *Farben der Geschichte. Fahnen und Flaggen*, Berlin 2007, S. 22-25.
- Urte EVERT: Fahnenkult und Flaggenmeer. Fahnen im Zeitalter der Ideologien, in: Daniel Hohrath (Hg.): *Farben der Geschichte. Fahnen und Flaggen*, Berlin 2007, S. 86-87.
- Urte EVERT / Daniel HOHRATH: Die Zeichen des Kriegers und der Nation: Fahnen und Flaggen, in: Daniel Hohrath (Hg.): *Farben der Geschichte. Fahnen und Flaggen*, Berlin 2007, S. 17-18.

- EXPOSIÇÃO DO CENTENÁRIO DO BRASIL: *Album da Cidade do Rio de Janeiro. Comemorativo do 1º Centenário da Independência do Brasil, 1822-1922*, Rio de Janeiro 1922, online verfügbar unter http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon325335/icon325335.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Boris FAUSTO / Fernando J. DEVOTO: *Brasil e Argentina. Um ensaio de história comparada (1850-2002)*, São Paulo 2004.
- Claudia Musa FAY: Santos Dumont e a conquista do ar: uma nova forma de ver o mundo, in: *Estudos Ibero-Americanos. PUCRS* Bd. 31 / H. 2 (2005), online verfügbar unter <http://revistaseletronicas.pucrs.br/fo/ojs/index.php/iberoamericana/article/view/1341>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 129-142.
- Sandro FEHR: Unsichtbare Verkehrswege. Vom Sichtflug der Pioniere zum internationalen Luftstrassensystem, in: *Wege und Geschichte* H. 2 (2011), online verfügbar unter http://www.researchgate.net/publication/236462344_Unsichtbare_Verkehrswege_Vom_Sichtflug_der_Pioniere_zum_internationalen_Luftstrassensystem, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 35-40.
- Gabriel FELD: Buenos Aires, in: Sandy Isenstadt / Margaret Maile Petty / Dietrich Neumann (Hg.): *Cities of Light. Two Centuries of Urban Illumination*, New York 2015, S. 92-95.
- Peter FELDER: *Medaillenkunst des Jugendstils: eine kunstgeschichtliche Einführung*, Regenza 2006.
- Eduardo Emílio FENIANOS: *Almanaque São Paulo*, São Paulo 2006.
- Uliana Dias Campos FERLIM: *A polifonia das modinhas diversidade e tensões musicais no Rio de Janeiro na passagem do século XIX ao XX*, Dissertação (Mestrado), Campinas, SP 2006.
- Augusto FERNANDES: *O Pioneiro esquecido. Biografia de Augusto Severo*, Natal, RN 1965, online verfügbar unter <http://www.reservaer.com.br/biblioteca/e-books/augusto-severo/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Álvaro FERNÁNDEZ BRAVO: *Celebraciones centenarias: nacionalismo y cosmopolitismo en las conmemoraciones de la Independencia. Buenos Aires, 1910 – Río de Janeiro, 1922*. Departamento de Humanidades, online verfügbar unter <https://home.udes.edu.ar/files/humanidades/DT33-A.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Massimo FERRARI (Hg.): *A Brescia oggi si vola. Le vicende del circuito aereo di montichiari tra cronaca e storia*, Mailand 2012.
- Antonio Celso FERREIRA: *A epopéia bandeirante: letrados, instituições, invenção histórica (1870-1940)*, São Paulo 2002.
- Aurélio Buarque de Holanda FERREIRA (Hg.): *Novo Aurélio século XXI. O dicionário da língua portuguesa*, 3. edição, totalmente rev. e ampl., Rio de Janeiro 1999.
- Aurélio Buarque de Holanda FERREIRA (Hg.): *Novo Dicionário Aurélio da língua Portuguesa*, 3. edição, rev. e atualizada, Curitiba, PR 2004.
- Marie-jo FERREIRA: *Os Portugueses do Brasil, atores das relações luso-brasileiras, fim do século XIX - início do século XX*. Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, online verfügbar unter http://www0.rio.rj.gov.br/arquivo/pdf/quartas_no_arquivo/2007/palestra_MarieJoFerreira.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Marie-jo FERREIRA: As comemorações do primeiro centenário da independência brasileira ou a exaltação de uma modernidade luso-brasileira, in: Daniel Aarão Reis / Denis Rolland (Hg.): *Modernidades Alternativas*, Rio de Janeiro 2008, S. 119-138.
- Tito Lívio FERREIRA: O português na formação bandeirante, in: Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo / Comissão do IV Centenário da Fundação da Cidade de São Paulo (Hg.): *São Paulo em quatro séculos. Vol. 1*, 2 Bände, São Paulo 1953, S. 253-265.
- Carlos FIOHAIS: Bartolomeu de Gusmão e o seu balão, in: Carlos Fiolhais / Francisco Caruso / Adílio Jorge Marques et al. (Hg.): *Bartolomeu Lourenço de Gusmão. O padre inventor*, Rio de Janeiro 2011, S. 15-31.
- Carlos FIOHAIS / Francisco CARUSO / Adílio Jorge MARQUES et al. (Hg.): *Bartolomeu Lourenço de Gusmão. O padre inventor*, Rio de Janeiro 2011.
- Georg FISCHER / Christina PETERS / Stefan RINKE et al. (Hg.): *Brasilien in der Welt. Region, Nation und Globalisierung 1870-1945*, Frankfurt am Main / New York 2013.
- Georg FISCHER / Christina PETERS / Frederik SCHULZE: Brasilien in der Globalgeschichte, in: Georg Fischer / Christina Peters / Stefan Rinke et al. (Hg.): *Brasilien in der Welt. Region, Nation und Globalisierung 1870-1945*, Frankfurt am Main / New York 2013, S. 9-50.
- Theobald FISCHER: *Mittelmeerbilder*, Paderborn 2012.
- Harald FISCHER-TINÉ: Postkoloniale Studien, in: Leibniz-Institut für Europäische Geschichte (Hg.): *Europäische Geschichte Online (EGO)*, Mainz, 03.12.2010, online verfügbar unter <http://www.ieg-ego.eu/fischertineh-2010-de>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Maria Bernadete Ramos FLORES: *Tecnologia e estética do racismo. ciência e arte na política da beleza*, Chapecó, SC 2007.
- Maria Bernadete Ramos FLORES / Élio Cantalício SERPA: A hermenêutica do vazio: fronteira, região e brasilidade na viagem do governador ao oeste de Santa Catarina, in: *Projeto História. Revista do Programa de Estudos Pós-graduados de História* Bd. 18 (1999), online verfügbar unter <http://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/10996/8116>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 215-235.
- Letícia Pedruce FONSECA: *A construção visual do Jornal do Brasil na primeira metade do século XX*, Dissertação (Mestrado), Rio de Janeiro 2008.
- Letícia Pedruzzi FONSECA: Julião Machado e suas inovações gráficas, in: *Revista Tipo&grafia* H. 2 (2012), online verfügbar unter https://issuu.com/thaisimbroisi/docs/tipoegrafia_2, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 15-17.
- Vitor Manoel Marques da FONSECA: Associativismo português no Rio de Janeiro, 1903-1909, in: Ismênia de Lima Martins / Fernando Sousa (Hg.): *Portugueses no Brasil: migrantes em dois atos*, Niterói, RJ 2006, S. 136-161.
- Almir Mirabeau da FONSECA NETO: *Latt-Meyer, um estudo de caso: tecnologia na história do design gráfico brasileiro*, Dissertação (Mestrado), Rio de Janeiro 2010.
- FORÇA AÉREA BRASILEIRA (Hg.): *80 Anos Correio Aéreo Nacional. Aerovisão. A revista da Força Aérea Brasileira. Edição Histórica*. H. 230 (2011).
- FORÇA AÉREA BRASILEIRA / INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA: *Museu Aeroespacial*, [Rio de Janeiro], online verfügbar unter <http://www.musal.aer.mil.br/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Michel FOUCAULT: *Archäologie des Wissens*, Frankfurt am Main 1981 [1969].

- Luís M. Alves de FRAGA: Um triunfo da navegação aérea com precisão, in: *História* Bd. XXIV / H. 45 (2002), online verfügbar unter <http://hdl.handle.net/11144/606>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 32-39.
- Ursula FRANKE / Josef FRÜCHTL (Hg.): *Kunst und Demokratie. Positionen zu Beginn des 21. Jahrhunderts*, Hamburg 2003.
- Norman FRANKS: *Sopwith Camel Aces of World War 1*, Oxford 2003.
- Gilberto FREYRE: *Ordem e Progresso. 2.º tomo*, Rio de Janeiro 1959.
- Gilberto FREYRE: Universalidade de Santos-Dumont, in: *Cultura (edição comemorativa do Centenário de nascimento de Alberto Santos-Dumont)* Bd. 3 / H. 10 (1973), S. 53-60.
- Gilberto FREYRE: Brasileiríssimo brasileiro, in: *Cultura* Bd. [16?] / H. 10 (1986), S. [?].
- David G. FRIER: Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão: Inspiration for Memorial do Convento?, in: *Romance Quarterly* Bd. 50 / H. 1 (2003), online verfügbar unter <http://dx.doi.org/10.1080/08831150309601972>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 56-68.
- Peter FRITZSCHE: *A Nation of Fliers. German Aviation and the Popular Imagination*, Cambridge, Mass. / London 1992.
- Peter FRITZSCHE: "Airmindedness" – der Luftfahrtkult der Deutschen zwischen der Weimarer Republik und dem Dritten Reich, in: Helmuth Trischler / Kai-Uwe Schrogl (Hg.): *Ein Jahrhundert im Flug. Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland 1907-2007*, Frankfurt am Main / New York 2007, S. 88-103.
- FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, DIRETORIA TÉCNICA (Hg.): *Geografia do Brasil. Vol. 5: Região Sul*, 5 Bände, Rio de Janeiro 1977.
- Sidney GARAMBONE: *A Primeira Guerra Mundial e a imprensa brasileira*, Rio de Janeiro 2003.
- Majella-J. GAUTHIER (Hg.): *Cartographie dans les médias*, Sillery, Québec 1988.
- Majella-J. GAUTHIER: Les cartes e les diagrammes dans les médias: réflexions générales et quelques exemples procédant de la graphique, in: Majella-J. Gauthier (Hg.): *Cartographie dans les médias*, Sillery, Québec 1988, S. 5-14.
- Majella-J. GAUTHIER: Présentation, in: Majella-J. Gauthier (Hg.): *Cartographie dans les médias*, Sillery, Québec 1988, S. 1-4.
- João Emilio GERODETTI / Carlos CORNEJO: *Lembranças de São Paulo. O interior paulista nos cartões-postais e álbuns de lembranças*, São Paulo 2003.
- João Emilio GERODETTI / Carlos CORNEJO: *As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças*, São Paulo 2005.
- João Emilio GERODETTI / Carlos CORNEJO: *Railways of Brazil in Postcards and Souvenir Albums*, São Paulo 2005.
- Debora GERSTENBERGER: Gilberto Freyre: Nationalhistoriker oder Vordenker der Globalgeschichte?, in: Georg Fischer / Christina Peters / Stefan Rinke et al. (Hg.): *Brasilien in der Welt. Region, Nation und Globalisierung 1870-1945*, Frankfurt am Main / New York 2013, S. 51-70.
- Debora GERSTENBERGER: *Gouvernementalität im Zeichen der globalen Krise. Der Transfer des portugiesischen Königshofes nach Brasilien*, Köln / Weimar / Wien 2013.
- Christian GEULEN: *Geschichte des Rassismus*, München 2007.
- Christian GEULEN: The Common Grounds of Conflict: Racial Visions of World Order 1880-1940, in: Sebastian Conrad / Dominic Sachsenmaier (Hg.): *Competing Visions of*

- World Order. Global Moments and Movements, 1880s–1930s*, Basingstoke 2007, S. 69–96.
- Michel GOBAT: The Invention of Latin America: A Transnational History of Anti-Imperialism, Democracy, and Race, in: *American Historical Review* Bd. 118 / H. 5 (2013), online verfügbar unter <https://ahr.oxfordjournals.org/content/118/5/1345.full.pdf+html>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 1345–1375.
- Marcelo Magalhães GODOY / Lidiany Silva BARBOSA / Thiago Antônio da Silva CAMINI / Diego Ferreira FONSECA / Danielle Cristina Gomes CORREA: *Região, população e transportes em Minas Gerais na Era Vargas*. (XIX Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, São Pedro, SP, 24 a 28 de novembro de 2014), online verfügbar unter <http://ptdocz.com/doc/196026/-marcelo-m-godoy---regi%C3%A3o-popula%C3%A7%C3%A3o-e-transportes>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Michael GOEBEL: Globalization and Nationalism in Latin America, c.1750–1950, in: *New Global Studies* Bd. 3 / H. 3 (2009), online verfügbar unter <https://doi.org/10.2202/1940-0004.1091>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 1–24.
- Alfred GOLLIN: *The Impact of Air Power on the British People and their Government, 1909–1914*, Stanford, Calif. 1989.
- Alfred M. GOLLIN: *No Longer an Island. Britain and the Wright Brothers. 1902–1909*, Stanford, Calif. 1984.
- Jack P. GREENE / Philip D. MORGAN (Hg.): *Atlantic History: A Critical Appraisal*, Oxford / New York 2009.
- Jacob GRIMM / Wilhelm GRIMM: *Die Sterntaler*, München 2013 [1812/1815].
- Jacob GRIMM / Wilhelm GRIMM: *Frau Holle*, München 2013 [1812].
- Max Justo GUEDES: Introdução, in: Antônio Gilberto Costa (Hg.): *Roteiro prático de cartografia: da América portuguesa ao Brasil Império*, Belo Horizonte 2007, S. 19–27.
- GUIA DA SEMANA: *Praca Campo de Bagatelle*, [São Paulo], online verfügbar unter <http://www.guiadasemana.com.br/sao-paulo/turismo/pracas/praca-campo-de-bagatelle>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- José Marques GUIMARÃES: A Origem do Nativismo no Brasil, in: *Interações: Sociedade e as Novas Modernidades* H. 2 (2002), online verfügbar unter <http://www.interacoes-ismt.com/index.php/revista/article/view/36>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 124–136.
- Ramón GUTIÉRREZ: Las celebraciones del centenario de las independencias, in: *Apuntes* Bd. 19 / H. 2 (2006), online verfügbar unter <http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/viewFile/9027/7332>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 176–183.
- Juan GUTIÉRREZ CUADRADO / Maria BARGALLÓ (Hg.): *Salamanca. Diccionario de la lengua española*, Madrid / [Salamanca] 1996.
- Günther HAENSCH / Reinhold WERNER / Claudio CHUCHUY (Hg.): *Diccionario del español de Argentina. Español de Argentina - español de España*, Madrid 2000.
- Dan HAGEDORN: *Conquistadors of the Sky. A History of Aviation in Latin America*, Washington D.C. / Gainesville, Fla. 2008.
- Ernst HALBMAYER / Elke MADER: Kultur, Raum und Landschaft in Zeiten der Globalisierung. Zur Einleitung, in: Ernst Halbmayer / Elke Mader (Hg.): *Kultur. Raum, Landschaft. Zur Bedeutung des Raumes in Zeiten der Globalität*, Frankfurt am Main / [Wien] 2004, S. 7–19.

- Ernst HALBMAYER / Elke MADER (Hg.): *Kultur. Raum, Landschaft. Zur Bedeutung des Raumes in Zeiten der Globalität*, Frankfurt am Main / [Wien] 2004.
- Maurice HALBWACHS: *Das Gedächtnis und seine sozialen Bedingungen*, 4. Auflage, Frankfurt am Main 2012 [1925].
- Stuart HALL: The West and the Rest: Discourse and Power, in: Stuart Hall / Bram Gieben (Hg.): *Formations of modernity*, Oxford 1992, S. 275-331.
- Stuart HALL: *Ausgewählte Schriften. Teil 2: Rassismus und kulturelle Identität*, herausgegeben von Ulrich Mehlem, Hamburg 1994.
- Stuart HALL: Die Frage der kulturellen Identität, in: Stuart HALL: *Ausgewählte Schriften. Teil 2: Rassismus und kulturelle Identität*, herausgegeben von Ulrich Mehlem, Hamburg 1994, S. 180-222.
- Stuart HALL / Bram GIEBEN (Hg.): *Formations of modernity*, Oxford 1992.
- Richard P. HALLION: *Taking Flight: Inventing the Aerial Age from Antiquity through the First World War*, Oxford 2003.
- James R. HANSEN: Aviation History in the Wider View, in: *Technology and Culture* Bd. 30 / H. 3 (1989), online verfügbar unter <http://www.jstor.org/stable/3105965>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 643-656.
- David HARVEY: *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Oxford / Cambridge, Mass. 1990.
- Rüdiger HAUDE: *Grenzflüge. Politische Symbolik der Luftfahrt vor dem Ersten Weltkrieg. Das Beispiel Aachen*, Köln / Weimar / Wien 2007.
- Rüdiger HAUDE: Starre und weniger starre Systeme. Zur politischen Symbolik der Zeppeline im Kaiserreich, in: *Technikgeschichte* Bd. 77 / H. 2 (2010), online verfügbar unter https://www.researchgate.net/publication/277885890_Starre_und_weniger_starre_Systeme_Zur_politischen_Symbolik_der_Zeppeline_im_Kaiserreich, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 113-128.
- Jan Willem van HENTEN: Jesus als Märtyrer, in: Silvia Horsch / Martin Tremml (Hg.): *Grenzgänger der Religionskulturen. Kulturwissenschaftliche Beiträge zu Gegenwart und Geschichte der Märtyrer*, München 2011, S. 47-64.
- Bia HETZEL: *Uma alegria selvagem. A vida de Santos-Dumont*, Rio de Janeiro 2002.
- Willie HIATT: Flying "Cholo". Incas, Airplanes, and the Construction of Andean Modernity in 1920s Cuzco, Peru, in: *The Americas* Bd. 63 / H. 3 (2007), online verfügbar unter <https://muse.jhu.edu/article/210460>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 327-358.
- Willie HIATT: *The Rarefied Air of the Modern: Aviation and Peruvian Participation in World History, 1910-1950*, Dissertation, Davis, Calif. 2009.
- Willie HIATT: *The rarified air of the modern. Airplanes and technological modernity in the Andes*, Oxford / New York 2016.
- Robin HIGHAM / Dennis E. SHOWALTER: *Researching World War I. A Handbook*, Westport, Conn. / London 2003.
- Caspar HIRSCH: *Wettkampf der Nationen. Konstruktionen einer deutschen Ehrgemeinschaft an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit*, Göttingen 2005.
- Eric HOBBSBAWM / Terence RANGER (Hg.): *The invention of tradition*, 19. Auflage, Cambridge 2010 [1983].
- Paul HOFFMAN: *Wings of Madness. Alberto Santos-Dumont and the Invention of Flight*, New York 2003.

- Sabine HÖHLER: *Luftfahrtforschung und Luftfahrtmythos. Wissenschaftliche Ballonfahrt in Deutschland, 1880-1910*, Frankfurt am Main / New York 2001.
- Daniel HOHRATH (Hg.): *Farben der Geschichte. Fahnen und Flaggen*, Berlin 2007.
- Daniel HOHRATH: Zur Einführung, in: Daniel Hohrath (Hg.): *Farben der Geschichte. Fahnen und Flaggen*, Berlin 2007, S. 4-5.
- Daniel HOHRATH / André KÖNIG: Zeichen des Sieges: Trophäen und Kriegsbeute, in: Daniel Hohrath (Hg.): *Farben der Geschichte. Fahnen und Flaggen*, Berlin 2007, S. 31.
- Thomas H. HOLLOWAY (Hg.): *A Companion to Latin American History*, Malden, Mass. / Oxford 2008.
- Silvia HORSCH / Martin TREML: Einleitung, in: Silvia Horsch / Martin Tremml (Hg.): *Grenzgänger der Religionskulturen. Kulturwissenschaftliche Beiträge zu Gegenwart und Geschichte der Märtyrer*, München 2011, S. 7-21.
- Silvia HORSCH / Martin TREML (Hg.): *Grenzgänger der Religionskulturen. Kulturwissenschaftliche Beiträge zu Gegenwart und Geschichte der Märtyrer*, München 2011.
- Antônio HOUAISS / Mauro de Salles VILLAR / Francisco Manoel de Mello FRANCO (Hg.): *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*, Rio de Janeiro 2001.
- Helmut HÜHN: Die Entgegensetzung von 'Osten' und 'Westen', 'Orient' und 'Okzident' als begriffsgeschichtliche Herausforderung, in: Ernst Müller (Hg.): *Begriffsgeschichte im Umbruch? Archiv für Begriffsgeschichte. Sonderheft Jg. 2004*, Hamburg (2005), S. 59-67.
- Volker HUNECKE: Reitermonumente, in: Pim den Boer / Heinz Duchhardt / Georg Kreis et al. (Hg.): *Europäische Erinnerungsorte. Teilbd. 2: Das Haus Europa*, 3 Bände, München 2012, S. 177-188.
- Rolf IHME: *Bild. Illustration. Bilderdruck*, Leipzig 1985.
- INCAER: *História Geral da Aeronáutica Brasileira. Vol. 1: Dos Primórdios até 1920*, 4 Bände, Belo Horizonte / Rio de Janeiro 1988.
- INCAER: *História Geral da Aeronáutica Brasileira. Vol. 2: De 1921 às vésperas da Criação do Ministério da Aeronáutica*, 4 Bände, Rio de Janeiro 1990.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA / CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA (Hg.): *I Centenário das ferrovias brasileiras*, Rio de Janeiro 1956, online verfügbar unter <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%2020RJ/centenarioferrovias1954.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE SÃO PAULO / COMISSÃO DO IV CENTENÁRIO DA FUNDAÇÃO DA CIDADE DE SÃO PAULO (Hg.): *São Paulo em quatro séculos. Vol. 1*, 2 Bände, São Paulo 1953.
- INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO PARÁ: *Fundadores*, online verfügbar unter <http://ihgp.net.br/principal/index.php/2013-09-09-02-38-02>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO RIO GRANDE DO NORTE: *História. Ata da instalação do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte*, online verfügbar unter <http://ihgrn.blogspot.de/p/historia.html>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Akira IRIYE / Jürgen OSTERHAMMEL / Emily S. ROSENBERG: *Geschichte der Welt. Teilbd. Weltmärkte und Weltkriege, 1870-1945*, 6 Bände, München 2012.
- Robert McKee IRWIN: Culture and Society: Latin America since 1900, in: Thomas H. Holloway (Hg.): *A Companion to Latin American History*, Malden, Mass. / Oxford 2008, S. 424-442.

- Sandy ISENSTADT / Margaret Maile PETTY / Dietrich NEUMANN (Hg.): *Cities of Light. Two Centuries of Urban Illumination*, New York 2015.
- ITAÚ CULTURAL (Hg.): *Enciclopédia Itaú Cultural de Artes e Culturas Brasileiras*, São Paulo 2016, online verfügbar unter <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Christian JANSEN / Henning BORGGRAFE: *Nation - Nationalität - Nationalismus*, Frankfurt am Main / New York 2007.
- Vanessa JOHNSON: *Meirelles*, online verfügbar unter <https://designgraficobrasileiro.wordpress.com/category/meirelles/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Priska JONES: *Europa in der Karikatur. Deutsche und britische Darstellungen im 20. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 2009.
- Fernando JORGE: *As lutas, a glória e o martírio de Santos Dumont*, 2. edição, rev. e aum., São Paulo 1973.
- JORNAL ELETRÔNICO NOVO MILÊNIO: *Padre Voador é homenageado no Centro*, 18.05.2007, online verfügbar unter <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0360m003.htm>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- JORNAL ELETRÔNICO NOVO MILÊNIO: *Padre ensina Europa a voar em balão. Bartolomeu de Gusmão foi o primeiro no mundo a demonstrar o aeróstato*, 17.11.2012, online verfügbar unter <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0057.htm>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Bernhard JÜRGENS: *Die Erschliessung Südamerikas durch den Luftverkehr*, Dissertation, Kiel 1950.
- Hartmut KAEUBLE / Martin KIRSCH / Alexander SCHMIDT-GERNIG (Hg.): *Transnationale Öffentlichkeiten und Identitäten im 20. Jahrhundert*, Frankfurt am Main / New York 2002.
- Hartmut KAEUBLE / Martin KIRSCH / Alexander SCHMIDT-GERNIG: Zur Entwicklung transnationaler Öffentlichkeiten und Identitäten im 20. Jahrhundert. Eine Einleitung, in: Hartmut Kaeuble / Martin Kirsch / Alexander Schmidt-Gernig (Hg.): *Transnationale Öffentlichkeiten und Identitäten im 20. Jahrhundert*, Frankfurt am Main / New York 2002, S. 7-33.
- Nikolay KAMENOV: Globale Ursprünge und lokale Zielsetzungen: Die Anti-Alkoholbewegung in Bulgarien 1890-1940, in: Steffi Marung / Katja Naumann (Hg.): *Vergessene Vielfalt. Territorialität und Internationalisierung in Ostmitteleuropa seit der Mitte des 19. Jahrhunderts*, Göttingen 2014, S. 194-220.
- Marshall P. KATZ / Robert LEHR: *Palissy Ware. Nineteenth-Century French Ceramists from Avisaieu to Renoleau*, London / Atlantic Highlands, N.J. 1996.
- Sarah KELLER: *Experiment versus Dogma. Francis Bacons Erkenntnis- und Lernprogramm*, Bern / Berlin u. a. 2005.
- Stephen KERN: *The Culture of Time and Space, 1880-1918. With a new preface*, Cambridge, Mass. 2003.
- Jeremy R. KINNEY / Alan D. MEYER: "Aviation History in the Wider View": An Update. (Annual Meeting of the Society for the History of Technology, Washington D.C., October 2007).
- Marion KINTZINGER: *Chronos und Historia. Studien zur Titelblattikonographie historiographischer Werke vom 16. bis zum 18. Jahrhundert*, Wiesbaden 1995.
- Heijo KLEIN (Hg.): *DuMont's kleines Sachwörterbuch der Drucktechnik und grafischen Kunst. Von Abdruck bis Zylinderpresse*, 2., erw. Auflage, Köln 1975.

- Peter KLEINHEINS / Wolfgang MEIGHÖRNER (Hg.): *Die großen Zeppeline. Die Geschichte des Luftschiffbaus*, 3., bearb. und erw. Auflage, Berlin / Heidelberg 2005.
- Niels KLUBMANN / Arnim MALIK (Hg.): *Lexikon der Luftfahrt*, 2., aktualisierte und erw. Auflage, Berlin / Heidelberg 2007.
- Paulo KNAUSS (Hg.): *Cidade vaidosa. Imagens urbanas do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro 1999.
- Paulo KNAUSS: A festa da imagem: a afirmação da escultura pública no Brasil do século XIX, in: *19&20* Bd. V / H. 4 (2010), online verfügbar unter <http://www.dezenovevinte.net/obras/pknauss.htm>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Paulo KNAUSS: Monumento ao futuro. D. Pedro II dispensou estátua em sua homenagem para priorizar a construção de escolas públicas, in: *Revista de História* (o. J. [2012]), online verfügbar unter <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/educacao/monumento-ao-futuro>, zuletzt aufgerufen am 01.11.2016.
- Paulo KNAUSS: Às margens do pedestal. Estátua equestre de D. Pedro I, primeira escultura pública do Brasil, reflete diferentes períodos e interpretações do Império, in: *Revista de História* (o. J. [2015]), online verfügbar unter <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/perspectiva/as-margens-do-pedestal>, zuletzt aufgerufen am 01.11.2016.
- Andreas KRAB / Thomas FRANK: Sündenbock und Opferlamm – der Märtyrer in kulturwissenschaftlicher Sicht, in: Andreas Kraß / Thomas Frank (Hg.): *Tinte und Blut. Politik, Erotik und Poetik des Martyriums*, Frankfurt am Main 2008, S. 7-21.
- Andreas KRAB / Thomas FRANK (Hg.): *Tinte und Blut. Politik, Erotik und Poetik des Martyriums*, Frankfurt am Main 2008.
- Michael KRÜGER: *Einführung in die Geschichte der Leibeserziehung und des Sports. Teilbd. 3: Leibesübungen im 20. Jahrhundert. Sport für alle*, 2., neu bearb. Auflage, 3 Bände, Schorndorf 2005.
- Beatriz Mugayar KÜHL: *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*, São Paulo 1998.
- Ursula KÜHL DE MONES (Hg.): *Nuevo diccionario de Uruguayismos*, Santafé de Bogotá 1993.
- Gary Glen KUHN: *The History of Aeronautics in Latin America*, Dissertation, Ann Arbor, Mich. 1965.
- Rolf-Ulrich KUNZE: *Nation und Nationalismus*, Darmstadt 2005.
- Lorelai Brillhante KURY: Bartolomeu Lourenço: Fragmentos sobre a invenção de um herói, in: Carlos Fiolhais / Francisco Caruso / Adílio Jorge Marques et al. (Hg.): *Bartolomeu Lourenço de Gusmão. O padre inventor*, Rio de Janeiro 2011, S. 56-73.
- Achim LANDWEHR: *Historische Diskursanalyse*, Frankfurt am Main 2008.
- Michael LANG: Globalization and Its History, in: *The Journal of Modern History* Bd. 78 / H. 4 (2006), online verfügbar unter <http://www.jstor.org/stable/10.1086/511251>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 899-931.
- Dieter LANGEWIESCHE: *Nation, Nationalismus, Nationalstaat in Deutschland und Europa*, München 2000.
- Dieter LANGEWIESCHE: Nationalismus – ein generalisierender Vergleich, in: Gunilla Budde / Sebastian Conrad / Oliver Janz (Hg.): *Transnationale Geschichte. Themen, Tendenzen und Theorien*, Göttingen 2006, S. 175-189.
- Christina LANGNER / UNESCO (Hg.): *Die Natur- und Kulturwunder der Welt. Alle Natur- und Kulturstätten der UNESCO-Welterbeliste*, Gütersloh 2006.

- Bruno LATOUR: *Science in Action. How to follow scientists and engineers through society*, Cambridge, Mass. 1987.
- Bruno LATOUR: *Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory*, Oxford 2005.
- Nélson Freire LAVENÈRE-WANDERLEY: *Cronologia de Alberto Santos-Dumont*. Centro de Relações Públicas da Aeronáutica; Centro de Documentação Histórica da Aeronáutica, Rio de Janeiro 1976, online verfügbar unter http://www.avia-it.com/act/biblioteca/libri/PDF_Libri_By_AVIA/Santos-Dumont/Cronologia%20de%20Alberto%20Santos-Dumont%20-%20Lavenere-Wanderley%20N..pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Elizabeth Atwood LAWRENCE: Symbol of a Nation. The Bald Eagle in American Culture, in: *Journal of American Culture* Bd. 13 / H. 1 (1990), online verfügbar unter http://dx.doi.org/10.1111/j.1542-734X.1990.1301_63.x, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 63-69.
- Gerson Galo LEDEZMA MENESES: Región y nación en la conmemoración del Primer Centenario de la Independencia del Brasil: 1922, in: *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* H. 34 (2007), online verfügbar unter <http://www.redalyc.org/pdf/1271/127112570010.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 385-421.
- LEIBNIZ-INSTITUT FÜR EUROPÄISCHE GESCHICHTE (Hg.): *Europäische Geschichte Online (EGO)*, Mainz, online verfügbar unter <http://ieg-ego.eu/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Reginaldo LEME: *História do Automobilismo Brasileiro*, Rio de Janeiro 1999.
- Renato LEMOS: *Uma história do Brasil através da caricatura 1840-2001*, Rio de Janeiro 2001.
- Jeffrey LESSER: *Negotiating National Identity. Immigrants, Minorities, and the Struggle for Ethnicity in Brazil*, Durham, N.C. / London 1999.
- Jeffrey LESSER: *Immigration, Ethnicity, and National Identity in Brazil, 1808 to the Present*, New York 2013.
- Silvia LEVI-MOREIRA: Ideologia e atuação da Liga Nacionalista de São Paulo (1917-1924), in: *Revista de História* H. 116 (1984), online verfügbar unter <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-9141.v0i116p67-74>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 67-74.
- Herman LIMA: *História da caricatura no Brasil. Vol. 1*, 4 Bände, Rio de Janeiro 1963.
- Herman LIMA: *História da caricatura no Brasil. Vol. 3*, 4 Bände, Rio de Janeiro 1963.
- Solange Ferraz de LIMA: Santos Dumont. O mito do herói-inventor, in: *Revista Economia e Cultura* H. 1 (1994), S. 97-99.
- Fons van der LINDEN: *DuMont's Handbuch der grafischen Techniken. Manuelle und maschinelle Druckverfahren. Hochdruck, Tiefdruck, Flachdruck, Durchdruck. Reproduktionstechniken. Mehrfarbendruck*, 2. Auflage, Köln 1986.
- Antonio Pereira LINHARES: *Aviação Naval Brasileira. 1916-1941*, 2. Auflage, Rio de Janeiro 2001.
- Jürgen LINK: "Einfluss des Fliegens! – Auf den Stil selbst!" Diskursanalyse des Ballonsymbols, in: Jürgen Link / Wulf Wülfing (Hg.): *Bewegung und Stillstand in Metaphern und Mythen. Fallstudien zum Verhältnis von elementarem Wissen und Literatur im 19. Jahrhundert*, Stuttgart 1984, S. 149-163.

- Jürgen LINK / Wulf WÜLFING (Hg.): *Bewegung und Stillstand in Metaphern und Mythen. Fallstudien zum Verhältnis von elementarem Wissen und Literatur im 19. Jahrhundert*, Stuttgart 1984.
- Raimundo Hélio LOPES: Eintrag "Correia, Rivadávia", in: Alzira Alves de Abreu (Hg.): *Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)*, Rio de Janeiro o. J. [201-], online verfügbar unter <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/CORREIA,%20Rivad%C3%A1via.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Mario Justo LÓPEZ / Jorge E. WADDELL (Hg.): *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*, Buenos Aires 2007.
- Tania Regina de LUCA: A grande imprensa na primeira metade do século xx, in: Ana Luiza Martins / Tania Regina de Luca (Hg.): *História da imprensa no Brasil*, São Paulo 2008, S. 149-176.
- Hans von LÜNEBERG: *Geschichte der Luftfahrt. Bd. 2: Luftschiffe*, 2 Bände, Mannheim 2003.
- Anderson Tavares de LYRA: *Francisco Pinto de Abreu – educador*, Macaíba, RN o. J. [2010?], online verfügbar unter http://www.historiaegenealogia.com/2010_05_01_archive.html, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Sandra MACHADO: *João do Rio: o cronista da belle époque carioca*, [Rio de Janeiro] 23.05.2013, online verfügbar unter <http://www.multirio.rj.gov.br/index.php/leia/reportagens-artigos/reportagens/486-joao-do-rio-o-cronista-da-belle-epoque-carioca>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Laura Antunes MACIEL: *A nação por um fio. Caminhos, práticas e imagens da "Comissão Rondon"*, São Paulo 1998.
- Laura Antunes MACIEL: Cultura e tecnologia: a constituição do serviço telegráfico no Brasil, in: *Revista Brasileira de História* Bd. 21 / H. 41 (2001), online verfügbar unter <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-01882001000200007>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 127-144.
- Ben MACKWORTH-PRAED: *Aviation. The Pioneer Years*, London 1990.
- Paul MANOR: The Liga Nacionalista de São Paulo. A political reformist group in paulista academic of yore: 1917-1924, in: *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas* Bd. 17 / H. 1 (1980), online verfügbar unter <https://www.degruyter.com/view/j/jbla.1980.17.issue-1/jbla-1980-0114/jbla-1980-0114.xml?format=INT>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 317-353.
- Salvador Roberto MARTÍNEZ: O primeiro voo no Brasil e na América Latina, in: *Ideias em Destaque* H. 39 (2012), online verfügbar unter http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Ideias/Textos/ideias_39.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 101-116.
- Ana Luiza MARTINS: *Revistas em Revista. Imprensa e práticas culturais em tempos de República*, São Paulo (1890-1922), São Paulo 2001.
- Ana Luiza MARTINS / Tania Regina de LUCA (Hg.): *História da imprensa no Brasil*, São Paulo 2008.
- Ismênia de Lima MARTINS / Fernando SOUSA (Hg.): *Portugueses no Brasil: migrantes em dois atos*, Niterói, RJ 2006.
- Steffi MARUNG / Katja NAUMANN (Hg.): *Vergessene Vielfalt. Territorialität und Internationalisierung in Ostmitteleuropa seit der Mitte des 19. Jahrhunderts*, Göttingen 2014.

- Hivana Mara Zaina de MATOS: *A Revista Cigarra no espaço urbano 1914-1934*. (Anais do XIX Encontro Regional de História: Poder, Violência e Exclusão, São Paulo, 08 a 12 de setembro de 2008), online verfügbar unter <http://www.anpuhsp.org.br/sp/downloads/CD%20XIX/PDF/Autores%20e%20Artigos/Hivana%20Mara%20Zaina%20de%20Matos.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Birch MATTHEWS: *Race with the Wind. How Air Racing Advanced Aviation*, Osceola, Wisc. 2001.
- Hart MATTHEWS: *Pioneer Aviators of the World. A Biographical Dictionary of the First Pilots of 100 Countries*, Jefferson, N.C. 2003.
- Marco Aurélio de MATTOS: *Dimitri Sensaud de Lavaud. O Primeiro Voo no Brasil e na América Latina*. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), Rio de Janeiro 2013, online verfügbar unter http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_dimitri.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Anja D. MAYER: *Verkehrslughäfen und Luftverkehr in extrem dünn besiedelten Räumen. Das Beispiel Westaustralien*, Dissertation, Saarbrücken 2001 / 2002.
- Aims MCGUINNESS: Searching for "Latin America". Race and Sovereignty in the Americas in the 1850s, in: Nancy P. Appelbaum / Anne S. Macpherson / Karin Alejandra Rosemblatt (Hg.): *Race and Nation in Modern Latin America*, Chapel Hill, N.C. 2003, S. 87-107.
- Wolfgang MEIGHÖRNER (Hg.): *Die Schwwestern des Ikarus. Frau und Flug*, Marburg 2004.
- Markus MEINOLD: Geprägte Erinnerung – Medaillen als Propagandamedium des Ersten Weltkrieges, in: *kunsttexte.de* H. 1 (2009), online verfügbar unter <http://edoc.hu-berlin.de/kunsttexte/2009-1/meinold-markus-3/PDF/meinold.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 1-11.
- Victor Andrade de MELO: O Automóvel, o Automobilismo e a Modernidade no Brasil (1891-1908), in: *Revista Brasileira de Ciências do Esporte* Bd. 30 / H. 1 (2008), online verfügbar unter <http://revista.cbce.org.br/index.php/RBCE/article/view/199>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 187-203.
- Victor Andrade de MELO / Fabio de Faria PERES: Associativismo e política no Rio de Janeiro do Segundo Império: o Clube Ginástico Português e o Congresso Ginástico Português, in: *Topoi* Bd. 15 / H. 28 (2014), online verfügbar unter http://www.revistatopoi.org/topoi28/artigo_09.php, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 242-265.
- Christoph Maria MERKI: *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Wien / Köln / Weimar 2002.
- G. METZLER / M. WILDT (Hg.): *Über Grenzen: 48. Deutscher Historikertag in Berlin 2010. Berichtsband*, Göttingen / Bristol, Conn. 2012.
- Michael MEURGER: Zur Diskussion des Begriffs 'modern legend' am Beispiel der 'Airships' von 1896-97, in: *Fabula* Bd. 26 / H. 3 (1985), online verfügbar unter [https://www.degruyter.com/dg/viewjournalissue/j\\$002ffabl.1985.26.issue-3-4\\$002fissue-files\\$002ffabl.1985.26.issue-3-4.xml](https://www.degruyter.com/dg/viewjournalissue/j$002ffabl.1985.26.issue-3-4$002fissue-files$002ffabl.1985.26.issue-3-4.xml), zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 254-273.
- Thomas MEYER: Giordano Bruno, der Häretiker – Überbietung des Dogmas durch 'wahre Lehre', in: Sigrid Weigel (Hg.): *Märtyrer-Porträts. Von Opfertod, Blutzeugen und heiligen Kriegen*, München 2007, S. 237-239.

- Paulo MICELI: *O Tesouro dos Mapas. A Cartografia na Formação do Brasil. Exposição da Coleção Cartográfica do Instituto Cultural Banco Santos*, São Paulo [2002].
- Walter D. MIGNOLO: *The Idea of Latin America*, Malden, Mass. / Oxford 2005.
- Nicola MILLER: Historiografia sobre nacionalismo e identidad nacional en Latinoamérica, in: *Historia Caribe* Bd. 5 / H. 14 (2009), online verfügbar unter http://investigaciones.uniatlantico.edu.co/revistas/index.php/Historia_Caribe/article/view/84, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 161-186.
- Luciana Lilian de MIRANDA: Um "vôo" entre Portugal e Brasil: leituras das relações luso-brasileiras na revista Seara Nova no início dos anos de 1920, in: *História* Bd. 28 / H. 1 (2009), online verfügbar unter dx.doi.org/10.1590/S0101-90742009000100017, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 483-508.
- Sérgio MONTALVÃO: Eintrag "Dantas, Manuel", in: Alzira Alves de Abreu (Hg.): *Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)*, Rio de Janeiro o. J. [201-], online verfügbar unter <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/DANTAS,%20Manuel.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Raul Francé MONTEIRO: *Aviação. Construindo sua história*, Goiânia, GO 2002.
- Rubens Borba de MORAES / William BERRIEN (Hg.): *Manual Bibliográfico de Estudos Brasileiros*, Rio de Janeiro 1949.
- Carlos Guilherme MOTA (Hg.): *Viagem Incompleta. A Experiência Brasileira (1500-2000). Vol. 2: A Grande Transação*, 2 Bände, São Paulo 2000.
- Marly Silva da MOTTA: *A nação faz cem anos. A questão nacional no centenário da independência*, Rio de Janeiro 1992.
- Dorit MÜLLER: Der Opfertod des Aviatikers – Himmelsstürmer und Heros der Technik, in: Sigrid Weigel (Hg.): *Märtyrer-Porträts. Von Opfertod, Blutzeugen und heiligen Kriegen*, München 2007, S. 261-264.
- Ernst MÜLLER (Hg.): *Begriffsgeschichte im Umbruch? Archiv für Begriffsgeschichte. Sonderheft Jg. 2004*, Hamburg (2005).
- Caio César MUNIZ: Cearense foi co-piloto no primeiro vôo dos EUA ao Brasil, in: *O Mossoroense*, 12.02.2006, online verfügbar unter <http://www2.uol.com.br/omossoroense/120206/conteudo/universo.htm>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- J. MUNIZ JR.: *Um vôo pioneiro*, [Santos, SP] [1981], online verfügbar unter <http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0058f.htm>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Herfried MÜNKLER: Geschichtsmythen und Nationenbildung, in: Bundeszentrale für politische Bildung (Hg.): *Dossier Geschichte und Erinnerung*, 28.03.2008, online verfügbar unter <http://www.bpb.de/geschichte/zeitgeschichte/geschichte-und-erinnerung/39792/geschichtsmythen?p=all>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Herfried MÜNKLER: *Die Deutschen und ihre Mythen*, Berlin 2009.
- James A. H. MURRAY / Henry BRADLEY / W. A. CRAIGIE et al. (Hg.): *The Oxford English Dictionary. Vol. X: Sole-Sz*, 12 Bände, Oxford 1933 [Reprint 1961].
- João Luiz MUSA / Marcelo Breda MOURÃO / Ricardo TILKIAN: *Alberto Santos-Dumont. Eu naveguei pelo ar. Da conquista da dirigibilidade dos balões ao mais pesado que o ar. 1898-1910*, Rio de Janeiro 2001.
- MUSEU PAULISTA / USP: *Dossiê: Coleção Santos Dumont*, [São Paulo] 2000.
- Aluizio NAPOLEÃO: *Santos Dumont e a conquista do ar*, Belo Horizonte / [Rio de Janeiro] 1988.

- Aluizio NAPOLEÃO: *Santos-Dumont. Conquest of the Air*, Belo Horizonte / [Rio de Janeiro] 1988.
- Jorge Luiz Alves NATAL: Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas, in: *Ensaios FEE* Bd. 12 / H. 2 (1991), online verfügbar unter <http://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/view/1443/1808>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 293-307.
- Jorge Luiz Alves NATAL: *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas*, Tese (Doutorado), Campinas, SP 1991.
- Jeffrey D. NEEDELL: *A Tropical Belle Epoque. Elite Culture and Society in Turn-of-the-Century Rio de Janeiro*, Cambridge / New York u. a. 1987.
- Wesley Phillips NEWTON: *The perilous sky: U.S. aviation diplomacy and Latin America 1919-1931*, Coral Gables, Fla. 1978.
- Stéphane NICOLAOU: *Santos-Dumont. Dandy et génie de l'aéronautique*, Boulogne / Le Bourget 1997.
- Ana Maria de Moura NOGUEIRA: *Como Nossos Pais. Uma História da Memória da Imigração Portuguesa em Niterói, 1900/1950*, Dissertação (Mestrado), Niterói, RJ 1998.
- Clara Asperti NOGUEIRA: Revista Careta (1908-1922): Símbolo da Modernização da Imprensa no Século XX, in: *Miscelânea. Revista de Pós-Graduação em Letras UNESP* Bd. 8 (2010), online verfügbar unter <http://www.assis.unesp.br/Home/PosGraduacao/Letras/RevistaMiscelanea/v8/clara.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 60-80.
- Pierre NORA: *Les lieux de mémoire*, 7 Bände, Paris 1984.
- Michael NORTH: *Zwischen Hafen und Horizont. Weltgeschichte der Meere*, München 2016.
- Michael NOTHENBERG: *Santos Dumont Memorial. Guarujá, Brazil, April, 2004. Santos Dumont remembered in Guarujá*, [2004], online verfügbar unter <http://www.earlyaviators.com/edumone.htm>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Derek O'CONNOR: Forgotten transatlantic odyssey, in: *Aviation History* Bd. 25 / H. 5 (2015), S. 50-53.
- Karl OFFEN / Jordana DYM: Introduction, in: Jordana Dym / Karl Offen (Hg.): *Mapping Latin America. A Cartographic Reader*, Chicago, Ill. / London 2011, S. 1-18.
- Emerson Dionisio G. de OLIVEIRA: Instituições, arte e o mito bandeirante: uma contribuição de Benedito Calixto, in: *Saeculum – Revista de História* H. 19 (2008), online verfügbar unter <http://periodicos.ufpb.br/ojs/index.php/srh/article/view/11411>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 127-148.
- Lúcia Lippi OLIVEIRA: *A questão nacional na Primeira República*, São Paulo / Brasília 1990.
- Lúcia Lippi OLIVEIRA: A conquista do espaço: sertão e fronteira no pensamento brasileiro, in: *História, Ciências, Saúde - Manguinhos* Bd. 5 / suplemento (1998), online verfügbar unter <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-59701998000400011>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 195-215.
- José de Oliveira ORLANDI: *Vencendo o Azul*, São Paulo 1935.
- Jürgen OSTERHAMMEL: Der europäische Nationalstaat des 20. Jahrhunderts. Eine globalhistorische Annäherung, in: Jürgen Osterhammel (Hg.): *Geschichtswissenschaft jenseits des Nationalstaats. Studien zu Beziehungsgeschichte und Zivilisationsvergleich*, Göttingen 2001, S. 322-341.
- Jürgen OSTERHAMMEL (Hg.): *Geschichtswissenschaft jenseits des Nationalstaats. Studien zu Beziehungsgeschichte und Zivilisationsvergleich*, Göttingen 2001.

- Jürgen OSTERHAMMEL: *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*, München 2009.
- Jürgen OSTERHAMMEL: Globalizations, in: Jerry H. Bentley (Hg.): *The Oxford Handbook of World History*, Oxford / New York 2011, S. 89-104.
- Marcus OTTO: Zur Aktualität historischen Sinns. Diskursgeschichte als Genealogie immanenter Ereignisse, in: Franz X. Eder (Hg.): *Historische Diskursanalysen. Genealogie, Theorie, Anwendungen*, Wiesbaden 2006, S. 171-186.
- Richard OVERY: Heralds of modernity: cars and planes from invention to necessity, in: Mikuláš Teich / Roy Porter (Hg.): *Fin de Siècle and its Legacy*, Cambridge / New York / Melbourne 1990, S. 54-79.
- Bernard PALISSY: *Palissy der Hugenotten-Töpfer. Eine Erzählung aus dem französischen Religionskriege*, Bremen 1866.
- Scott W. PALMER: Icarus, East: The Symbolic Contexts of Russian Flight, in: *The Slavic and East European Journal* Bd. 49 / H. 1 (2005), online verfügbar unter <http://www.jstor.org/pss/20058219>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 19-47.
- Scott W. PALMER: *Dictatorship of the Air. Aviation Culture and the Fate of Modern Russia*, Cambridge 2006.
- Ciro PAOLETTI: *A Military History of Italy*, Westport, Conn. / London 2008.
- Ohad PARNES: Semmelweis und Kammerer – 'verkannte Helden' des wissenschaftlichen Fortschritts, in: Sigrid Weigel (Hg.): *Märtyrer-Porträts. Von Opfertod, Blutzeugen und heiligen Kriegern*, München 2007, S. 252-256.
- Charles B. PAUL: *Science and Immortality. The Éloges of the Paris Academy of Sciences (1699-1791)*, Berkeley, Calif. / Los Angeles / London 1980.
- Gerhard PAUL (Hg.): *Visual History. Ein Studienbuch*, Göttingen 2006.
- Gerhard PAUL: Von der historischen Bildkunde zur Visual History. Eine Einführung, in: Gerhard Paul (Hg.): *Visual History. Ein Studienbuch*, Göttingen 2006, S. 7-36.
- Wolf PAUL: Ordem e progresso: origem e significado dos símbolos da bandeira nacional brasileira, in: *Revista da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo* Bd. 95 (2000), online verfügbar unter dx.doi.org/10.11606/issn.2318-8235.v95i0p251-270, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 251-270.
- Renato Amado PEIXOTO: Eintrag "Chaves, Ferreira", in: Alzira Alves de Abreu (Hg.): *Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)*, Rio de Janeiro o. J. [201-], online verfügbar unter <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/CHAVES,%20Ferreira.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Renato Amado PEIXOTO: Eintrag "Lamartine, Juvenal", in: Alzira Alves de Abreu (Hg.): *Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)*, Rio de Janeiro o. J. [201-], online verfügbar unter <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/LAMARTINE,%20Juvenal.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Renato Amado PEIXOTO: Eintrag "Reis, Pereira", in: Alzira Alves de Abreu (Hg.): *Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)*, Rio de Janeiro o. J. [201-], online verfügbar unter <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/REIS,%20Pereira.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Renato Amado PEIXOTO: Eintrag "Sá, Meira e", in: Alzira Alves de Abreu (Hg.): *Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)*, Rio de Janeiro o. J. [201-], online verfügbar unter <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/S%C3%81,%20Meira%20e.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Roberto PEIXOTO: Santos Dumont na Filatelia, in: *Jornal do Brasil*, [17.08.1956], S. [?]
- Fausto de Almeida Prado PENTEADO: *Santos Dumont. Sua vida, seus feitos, sua gloria. Aspectos intimos do Pae da Aviação*, São Paulo 1932.
- Christina PETERS: *Das globalisierte Spiel. Fußball und Identitäten in Brasilien aus transnationaler Perspektive, 1894-1930*, Stuttgart 2015.
- Enélio Lima PETROVICH: *Evocação a Augusto Severo. Discurso proferido no dia 12 de maio de 2002 – centenário de falecimento de Augusto Severo, em frente à sua estátua, na Praça Augusto Severo, em Natal-RN*, online verfügbar unter <http://ozildoroseliafazendohistoriahhotmail.blogspot.de/2011/10/augusto-severo.html>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Ulrike PETZOLD (Hg.): *Zeugen und Zeugnisse. Bildungsprojekte zur NS-Zwangsarbeit mit Jugendlichen*, Berlin 2008.
- Homero PIMENTEL / Paulo URBAN: *Santos Dumont bandeirante dos ares e das eras*, São Paulo 2006.
- Dominick A. PISANO: Bibliographic Essay, in: Dominick A. Pisano (Hg.): *The airplane in American culture*, Ann Arbor, Mich. 2003, S. 389-398.
- Dominick A. PISANO (Hg.): *The airplane in American culture*, Ann Arbor, Mich. 2003.
- Newton Marcos Leone PORTO: *O transporte aéreo nos projetos de integração nacional no centro-oeste e norte do Brasil: 1930-1960*, Dissertação (Mestrado), Goiânia, GO 2004.
- Newton Marcos Leone PORTO: *História do transporte aéreo no Centro-Oeste brasileiro, 1930-1960*, Goiânia, GO 2005.
- Portugal já festejou descobrimento em maio, in: *Jornal do Commercio online*, 20.09.1998, online verfügbar unter http://www2.uol.com.br/JC/_1998/2009/cd2009l.htm, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Curtis PRENDERGAST: *Pioniere der Luftfahrt*, Amsterdam 1981.
- Percy PRESTON / Stela BOGUTOVAC / Kai BRODERSEN et al. (Hg.): *Metzler Lexikon antiker Bildmotive*, Stuttgart / Weimar 1997.
- Ursula PRUTSCH / Enrique RODRIGUES-MOURA: *Brasilien: Eine Kulturgeschichte*, Bielefeld 2014.
- Martin C. PUTNA: Archetyp mladého mučedníka, in: Petr Blažek / Patrik Eichler / Jakub Jareš (Hg.): *Jan Palach '69*, Prag 2009, S. 169-175.
- Marilda Lopes Pinheiro QUELUZ: As andanças de Zé: representações do povo nas revistas curitibanas de humor do início do século XX, in: *Antíteses* Bd. 5 / H. 9 (2012), online verfügbar unter <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193323769012>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 205-231.
- R7 EDUCAÇÃO (Hg.): *Dicionário inFormal*, online verfügbar unter <http://www.dicionarioinformal.com.br/>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Franco RAGNI: Cronaca di un evento, in: Massimo Ferrari (Hg.): *A Brescia oggi si vola. Le vicende del circuito aereo di montichiari tra cronaca e storia*, Mailand 2012, S. 47-76.
- Sílvia Lopes RAIMUNDO: Terra conquistada. A pátria de alma bandeirante, in: *Terra Brasilis [Online]* H. 2 (2000), online verfügbar unter <http://terrabrasilis.revues.org/303>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 1-11.
- Sílvia Lopes RAIMUNDO: Bandeirantismo e identidade nacional. Representações geográficas no Museu Paulista, in: *Terra Brasilis [Online]* H. 6 (2004), online verfügbar unter <http://terrabrasilis.revues.org/375>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 1-16.

- Valdir RAMALHO: As biografias históricas de Santos Dumont, in: *Scientiae studia* Bd. 11 / H. 3 (2013), online verfügbar unter <http://dx.doi.org/10.1590/S1678-31662013000300013>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 687-705.
- Susanne RAU: *Räume. Konzepte, Wahrnehmungen, Nutzungen*, Frankfurt am Main 2013, Beigaben online verfügbar unter <https://www.campus.de/buecher-campus-verlag/wissenschaft/geschichte/raeume-14280.html>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Manuel Bezerra Barreto REALE: *Padre Bartolomeu Lourenço de Gusmão. Precursor da Aeronáutica. Patrono do Incaer*. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), o. J., online verfügbar unter http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_gusmao.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Araguaryno Cabrero dos REIS: Santos-Dumont. Patrono da Aeronáutica brasileira, in: Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (Hg.): *Pioneros de la aviación iberoamericana*, [Madrid] [1999], S. 39-54.
- Daniel Aarão REIS / Denis ROLLAND (Hg.): *Modernidades Alternativas*, Rio de Janeiro 2008.
- Philippe Arthur dos REIS: O passado servindo aos anseios do presente: Orville Derby e a historiografia bandeirante, in: *Epígrafe* Bd. 1 / H. 1 (2014), online verfügbar unter <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2318-8855.v1i1p53-72>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 53-72.
- Nestor Goulart REIS FILHO: Urbanização e modernidade: entre o passado e o futuro (1808-1945), in: Carlos Guilherme Mota (Hg.): *Viagem Incompleta. A Experiência Brasileira (1500-2000). Vol. 2: A Grande Transação*, 2 Bände, São Paulo 2000, S. 83-118.
- Cornelia RENGGLI: Komplexe Beziehungen beschreiben. Diskursanalytisches Arbeiten mit Bildern, in: Franz X. Eder / Oliver Kühschelm / Christina Linsboth (Hg.): *Bilder in historischen Diskursen*, Wiesbaden 2014, S. 45-61.
- Martin RIAT: *Graphische Techniken. Eine Einführung in die verschiedenen Techniken und ihre Geschichte*, Version 3.0, Burriana 2006, online verfügbar unter <http://www.riat-serra.org/graph.html>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Pedro Krause RIBEIRO: *O "povo" na retórica da charge: Zé Povinho e Zé Povo na imprensa luso-brasileira (1875-1907)*. (II Encontro Nacional de Estudos da Imagem, Londrina, PR, 12, 13 e 14 de maio de 2009), online verfügbar unter http://www.uel.br/eventos/eneimagem/anais/trabalhos/pdf/Ribeiro_Pedro%20Krause.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Pedro Krause RIBEIRO: *Memórias de Zé Povo ou memórias individuais? - O povo na retórica da charge e a legitimação dos discursos políticos dos caricaturistas na imprensa carioca do início do século XX*. (XIV Encontro Regional da ANPUH-RIO Memória e Patrimônio, Rio de Janeiro, 19 a 23 julho de 2010), online verfügbar unter http://www.encontro2010.rj.anpuh.org/resources/anais/8/1276642118_ARQUIVO_PedroKrause.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Cassiano RICARDO: *Marcha para Oeste (a influência da "Bandeira" na formação social e política do Brasil)*. Vol. 2, 4. edição, ilustrada, inteiramente rev. e acrescida de dois novos capítulos, 2 Bände, Rio de Janeiro 1970.
- Bernhard RIEGER: *Technology and the culture of modernity in Britain and Germany, 1890-1945*, Cambridge 2005.
- Brigitte RIESE (Hg.): *Seemanns Lexikon der Ikonografie. Religiöse und profane Bildmotive*, Leipzig 2007.

- Stefan RINKE: *Revolutionen in Lateinamerika. Wege in die Unabhängigkeit 1760-1830*, München 2010.
- Stefan RINKE: *Lateinamerika und die USA. Eine Geschichte zwischen Räumen – von der Kolonialzeit bis heute*, Darmstadt 2012.
- Stefan RINKE: *Im Sog der Katastrophe. Lateinamerika und der Erste Weltkrieg*, Frankfurt am Main / New York 2015.
- Stefan RINKE / Georg FISCHER / Frederik SCHULZE (Hg.): *Geschichte Lateinamerikas vom 19. bis zum 21. Jahrhundert. Quellenband*, Stuttgart / Weimar 2009.
- Stefan RINKE / Frederik SCHULZE: *Kleine Geschichte Brasiliens*, München 2013.
- Stefan H. RINKE: *Der letzte freie Kontinent. Deutsche Lateinamerikapolitik im Zeichen transnationaler Beziehungen, 1918-1933. Teilbd. 2*, 2 Bände, Stuttgart 1996.
- François-Gérard ROCHE: *Les débuts de l'aviation – Les pionniers. Tome 1: Les frères Wright, Santos Dumont, les frères Voisin, Toussus-le-Noble, Robert Esnault-Pelterie, les frères Farman*, 2 Bände, Le Mans 2003.
- Luiz Eduardo Miranda José RODRIGUES: Dimitri Sensaud de Lavaud. O Primeiro Vôo da América do Sul, in: *Revista Eletrônica AeroDesign Magazine* Bd. 1 / H. 1 (2009), online verfügbar unter <http://www.engbrasil.eng.br/revista/v112009/historia/v1lh.pdf>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 1-7.
- Robson RODRIGUES: Um herói esquecido, in: *Revista Leituras da História* H. 54 (2012), online verfügbar unter <http://leiturasdahistoria.uol.com.br/ESLH/Edicoes/54/artigo272086-1.asp>, zuletzt aufgerufen am 01.11.2016.
- Cherubim ROSA FILHO: *Missão Militar Francesa de Aviação*. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), Rio de Janeiro 2007.
- Wilhelm Heinrich ROSCHER (Hg.): *Ausführliches Lexikon der griechischen und römischen Mythologie. Bd. 1, Abt. 1: Aba-Evan*, 6 Bände, Leipzig 1884, online verfügbar unter <https://archive.org/details/ausfhrlicheslexil1rosch>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Emily S. ROSENBERG: World War I and "Continental Solidarity", in: *The Americas* Bd. 31 / H. 3 (1975), online verfügbar unter <http://www.jstor.org/stable/979877>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 313-334.
- U. ROBBACH: *Die technische Entwicklung der von den Deutschen Luftstreitkräften im 1. Weltkrieg 1914-1918 eingesetzten Flugzeuge*. (Deutscher Luft- und Raumfahrtkongress, 2014), online verfügbar unter www.dglr.de/publikationen/2014/340009.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Kurt RÖTTGERS: *Die Lineatur der Geschichte*, Amsterdam / Atlanta, Ga. 1998.
- A. J. R. RUSSELL-WOOD: The Portuguese Atlantic, 1415-1808, in: Jack P. Greene / Philip D. Morgan (Hg.): *Atlantic History: A Critical Appraisal*, Oxford / New York 2009, S. 81-110.
- Martin SABROW: Zäsuren in der Zeitgeschichte, Version: 1.0, in: Docupedia-Zeitgeschichte-Redaktion (Hg.): *Docupedia-Zeitgeschichte*, 03.06.2013, online verfügbar unter <http://docupedia.de/zg/Zaesuren>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Martin SABROW: Zäsuren des Jahrhunderts. Das Dilemma historischer Zeitgrenzen, in: *Indes* Bd. 2 / H. 2 (2013), online verfügbar unter <http://dx.doi.org/10.13109/inde.2013.2.2.114>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 114-121.

- Mauro Vicente SALES: Campo dos Afonsos: Primórdios da aviação (1912-1918), in: Universidade da Força Aérea / Centro de Memória do Ensino (Hg.): *Campo dos Afonsos: 100 Anos de História da Aviação Brasileira*, Rio de Janeiro 2012, S. 30-43.
- Mauro Vicente SALES: *Escola Brasileira de Aviação. A primeira experiência da Aviação Militar no Brasil (1914)*. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), Rio de Janeiro 2014, online verfügbar unter http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_EBA.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Inaiê Lisandre Costa Garcia SANCHEZ: *Hibridização e vida social. Um olhar comparativo entre Memorial do convento, de José Saramago e Bartolomeu de Gusmão: Inventor do aerostato, a vida e a obra do primeiro inventor americano, de Afonso de E. Taunay*, Tese (Doutorado), São Paulo 2011.
- Aquilino SÁNCHEZ PÉREZ (Hg.): *Gran diccionario de la lengua española. Diccionario de uso*, 7. Auflage, Madrid 1995.
- Paula Marques dos SANTOS / Paulo AMORIM: As relações Portugal-Brasil na primeira metade do século XX (1910-1945), in: Fernando de Sousa / Paula Santos / Paulo Amorim (Hg.): *As relações Portugal-Brasil no século XX*, Porto 2010, S. 121-140.
- Ruth Simões Bezerra dos SANTOS: Aspectos da Hidrografia Brasileira, in: *Revista Brasileira de Geografia* Bd. 24 / H. 3 (1962), online verfügbar unter http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1962_v24_n3.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 327-376.
- Alberto SANTOS DUMONT: *Os meus balões*, Brasília 1986 [1941], online verfügbar unter http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=17945, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- João Júlio Gomes dos SANTOS JÚNIOR: Jacobinismo, Antilusitanismo e Identidade Nacional na República Velha, in: *Historiae* Bd. 2 / H. 2 (2011), online verfügbar unter <https://www.seer.furg.br/hist/article/view/2493/1324>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 107-122.
- Alberto SANTOS-DUMONT: *Dans L'Air*, Paris 1904, online verfügbar unter <https://archive.org/details/danslair00santgoog>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Alberto SANTOS-DUMONT: *O que eu vi, o que nós veremos*, São Paulo 2000 [1918].
- Amadeu da Silveira SARAIVA: *Biografia do Piloto Aviador Edu Chaves. Veterano da Aviação Brasileira*. Fundação Santos Dumont, São Paulo 1970.
- Philipp SARASIN: *Geschichtswissenschaft und Diskursanalyse*, Frankfurt am Main 2003.
- Michael SAUER: Originalbilder im Geschichtsunterricht – Briefmarken als historische Quellen, in: Gerhard Schneider (Hg.): *Die visuelle Dimension des Historischen. Hans-Jürgen Pandel zum 60. Geburtstag*, Schwalbach am Taunus 2002, S. 158-169.
- Margarethe SCHMIDT / Heinrich SCHMIDT: *Die vergessene Bildersprache christlicher Kunst. Ein Führer zum Verständnis der Tier-, Engel- und Mariensymbolik*, 4., durchges. Auflage, München 1989.
- Carl SCHMITT: *Land und Meer. Eine weltgeschichtliche Betrachtung*, 6. Auflage, Stuttgart 2008 [1942].
- Gerhard SCHNEIDER (Hg.): *Die visuelle Dimension des Historischen. Hans-Jürgen Pandel zum 60. Geburtstag*, Schwalbach am Taunus 2002.
- Ute SCHNEIDER: *Die Macht der Karten. Eine Geschichte der Kartographie vom Mittelalter bis heute*, Darmstadt 2004.

- Werner SCHOLZE-STUBENRECHT (Hg.): *Duden. Das große Wörterbuch der deutschen Sprache. Bd. 7: Pekt-Schi*, 3., völlig neu bearb. und erw. Auflage, 10 Bände, Mannheim / Leipzig u. a. 1999.
- Beate SCHÜMMANN: Souvenirs einer Weltmacht. Hieronymuskloster und Turm von Belém in Lissabon, in: Christina Langner / Unesco (Hg.): *Die Natur- und Kulturwunder der Welt. Alle Natur- und Kulturstätten der UNESCO-Welterbeliste*, Gütersloh 2006, S. 52-53.
- Leonie SCHUSTER: Empty Spaces, Aviation and the Brazilian Nation: The Metaphor of Conquest in Narratives about Edu Chaves' Cross-country Flights in 1912, in: Courtney J. Campbell / Allegra Giovine / Jennifer Keating (Hg.): *Empty Spaces: Confronting emptiness in national, cultural and urban history*, London [erscheint voraussichtlich 2018].
- Sven SCHUSTER: História, nação e raça no contexto da Exposição do Centenário em 1922, in: *História, Ciências, Saúde - Manguinhos* Bd. 21 / H. 1 (2014), online verfügbar unter <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-59702013005000013>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 121-134 [1-13].
- Sven SCHUSTER: *Die Inszenierung der Nation. Das Kaiserreich Brasilien im Zeitalter der Weltausstellungen*, Frankfurt am Main 2015.
- Wolfram SCHWACHULLA (Hg.): *Der Brockhaus. In einem Band*, 8., vollst. überarb. und aktualisierte Auflage, Leipzig / Mannheim 1998.
- Simon SCHWARTZMAN: *Space for Science: The Development of the Scientific Community in Brazil*, University Park, Pa. 2010.
- Pamela C. SCORZIN: Die US-Flaggenhissung als Engramm und Bildzeichen. Betrachtungen über eine patriotische Ikone in der Medienlandschaft, in: Ursula Franke / Josef Früchtel (Hg.): *Kunst und Demokratie. Positionen zu Beginn des 21. Jahrhunderts*, Hamburg 2003, S. 19-44.
- Konrad SEELIGER: Eintrag "Argonautai und Argonautensage", in: Wilhelm Heinrich Roscher (Hg.): *Ausführliches Lexikon der griechischen und römischen Mythologie. Bd. 1, Abt. 1: Aba-Evan*, 6 Bände, Leipzig 1884, online verfügbar unter <http://www.archive.org/stream/ausfhrlicheslexi1rosch#page/250>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 503-537.
- SERVICIO HISTÓRICO Y CULTURAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE (Hg.): *Pioneros de la aviación iberoamericana*, [Madrid] [1999].
- Nicolau SEVCENKO: *Orfeu extático na metrópole. São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*, São Paulo 1992.
- Eliana Alves da SILVA: *90 Anos da Missão Cartográfica Imperial Militar Austríaca no Exército Brasileiro – Relato Histórico da Fotogrametria (1920-2010)*. (1º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, Paraty, RJ, 10 a 13 de maio de 2011), online verfügbar unter https://www.ufmg.br/rededemuseus/crhc/simposio/SILVA_ELIANE_ALVES_1.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Francisco Pereira da SILVA: *Santos Dumont*, São Paulo 1974.
- Marcos A. da SILVA: *Caricata república. Zé Povo e o Brasil*, São Paulo 1990.
- Mauro Costa da SILVA: A telegrafia elétrica no Brasil Império – ciência e política na expansão da comunicação, in: *Revista Brasileira de História da Ciência* Bd. 4 / H. 1 (2011), online verfügbar unter

- http://www.sbhc.org.br/revistahistoria/view?ID_REVISTA_HISTORIA=7, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 49-65.
- Mauro Costa da SILVA / Ildeu de Castro MOREIRA: A introdução da telegrafia elétrica no Brasil (1852-1870), in: *Revista da SBHC* Bd. 5 / H. 1 (2007), online verfügbar unter http://www.sbhc.org.br/revistahistoria/view?ID_REVISTA_HISTORIA=13, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 47-62.
- Moacir M. F. SILVA: Geografia das Estradas de Ferro Brasileiras, in: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística / Conselho Nacional de Geografia (Hg.): *I Centenário das ferrovias brasileiras*, Rio de Janeiro 1956, S. 1-85.
- Renata Augusta dos Santos SILVA: O gigante e a máquina – Pão de Açúcar, in: Paulo Knauss (Hg.): *Cidade vaidosa. Imagens urbanas do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro 1999, S. 45-56.
- Vítor Aguiar e SILVA (Hg.): *Dicionário de Luís de Camões*, Alfragide 2012.
- David SIMONS / Thomas WITHINGTON: *Die Geschichte der Fliegerei. Vom ersten Doppeldecker bis zum modernen Airbus*, Bath [2007].
- Bayla SINGER: *Like Sex with Gods. An Unorthodox History of Flying*, College Station, Tex. 2003.
- Thomas E. SKIDMORE: *Brazil. Five Centuries of Change*, New York 1999.
- SOCIEDADE BRASILEIRA DE CARTOGRAFIA, GEODÉSIA, FOTOGRAMETRIA E SENSORIAMENTO REMOTO / SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA / SECRETARIA DO PLANEJAMENTO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO ESTADO DA BAHIA / SECRETARIA DA CULTURA E TURISMO DO ESTADO DA BAHIA: *500 anos do Brasil sob a ótica da cartografia*. [Governo do Estado da Bahia], [Salvador, BA] [1999 / 2000].
- Nelson Werneck SODRÉ: *História da imprensa no Brasil*, 4. edição, atualizada, Rio de Janeiro 1999.
- Fernando de SOUSA / Paula SANTOS / Paulo AMORIM (Hg.): *As relações Portugal-Brasil no século XX*, Porto 2010.
- José Garcia de SOUZA: *A verdade sobre a História da Aeronáutica*, Rio de Janeiro 1943.
- José Garcia de SOUZA: *Evolução da aeronáutica no Brasil. Bibliografia. Documentos. Fotografias. Vol. 1*, 5 Bände, Rio de Janeiro 1945.
- Laura de Mello e SOUZA: O nome do Brasil, in: *Revista de História* H. 145 (2001), online verfügbar unter <http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/18919>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 61-86.
- Renato Vilela Oliveira de SOUZA / Tânia Aparecida de Souza VICENTE / Samanta Guimarães NATALINO: Antecedentes Familiares e Formação: análise da série arquivística do Acervo Santos-Dumont, in: *Revista da UNIFA* Bd. 20 / H. 23 (2008), S. 79-84.
- Ricardo Luiz de SOUZA: A mitologia bandeirante: construção e sentidos, in: *História Social* H. 13 (2007), online verfügbar unter <http://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/rhs/article/view/215/207>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 151-171.
- Rudolf SPETH: *Nation und Revolution. Politische Mythen im 19. Jahrhundert*, Opladen 2000.
- Sabine STACH: Märtyrer – Opfer – Helden? Selbstverbrennungen im Ostblock, in: *helden. heroes. héros* H. 1.1 (2013), online verfügbar unter <http://www.sfb948.uni-freiburg.de/e-journal/ausgaben/012013/06/?page=1>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 40-52.

- Nikolaus STAUBACH: In hoc signo vinces, in: *Frühmittelalterliche Studien* Bd. 43 / H. 1 (2009), online verfügbar unter [dx.doi.org/10.1515/9783110207958.0.1](https://doi.org/10.1515/9783110207958.0.1), zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 1-52.
- Wolfgang STEGUWEIT (Hg.): *Die Medaille und Gedenkmünze des 20. Jahrhunderts in Deutschland*, Berlin 2000.
- Wolfgang STEGUWEIT: Einführung, in: Wolfgang Steguweit (Hg.): *Die Medaille und Gedenkmünze des 20. Jahrhunderts in Deutschland*, Berlin 2000, S. 8-11.
- Isabelle STENGERS / Bernadette BENSUADE-VINCENT: Märtyrer der Wissenschaft, in: Sigrüd Weigel (Hg.): *Märtyrer-Porträts. Von Opfertod, Blutzeugen und heiligen Kriegerern*, München 2007, S. 235-236.
- Rudolf STICHWEH: Die Entstehung einer Weltöffentlichkeit, in: Hartmut Kaelble / Martin Kirsch / Alexander Schmidt-Gernig (Hg.): *Transnationale Öffentlichkeiten und Identitäten im 20. Jahrhundert*, Frankfurt am Main / New York 2002, S. 57-66.
- Joshua STOFF: *Transatlantic Flight: A Picture History. 1873-1939*, Mineola, N.Y. 2013.
- Mark STOLL: "Sagacious" Bernard Palissy. Pinchot, Marsh, and the Connecticut Origins of American Conservation, in: *Environmental History* Bd. 16 / H. 1 (2011), online verfügbar unter <http://envhis.oxfordjournals.org/content/16/1/4.full>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 4-37.
- Ulrike STRASSER / Heidi TINSMAN: It's a Man's World? World History Meets the History of Masculinity, in Latin American Studies, for Instance, in: *Journal of World History* Bd. 21 / H. 1 (2010), online verfügbar unter <https://muse.jhu.edu/article/376793>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 75-96.
- Lourdes Manhães de Mattos STRAUCH: Transportes, in: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Diretoria Técnica (Hg.): *Geografia do Brasil. Vol. 5: Região Sul*, 5 Bände, Rio de Janeiro 1977, S. 259-306.
- Jens STRECKERT: *Die Hauptstadt Lateinamerikas. Eine Geschichte der Lateinamerikaner im Paris der Dritten Republik (1870-1940)*, Köln / Weimar / Wien 2013.
- Guillaume de SYON: *Zeppelin! Germany and the airship, 1900-1939*, Baltimore, Md. 2007.
- Guillaume de SYON: Understanding the Air Age: Extracting a Culture of Aviation. Bibliographic Essay, in: *CHOICE: Current Reviews for Academic Libraries* Bd. 50 / H. 10 (2013), online verfügbar unter <http://go.galegroup.com/ps/i.do?id=GALE%7CA332788892&v=2.1&u=fub&it=r&p=AO NE&sw=w&asid=d16d714b5ff1ffe4cee5f74f31e1bcff>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 1747-1756.
- Gisele TABOADA / João Elias NERY / Maria Gabriela MARINHO: A revista da semana em perspectiva, in: *Thesis* Bd. 1 / H. 2 (2004), online verfügbar unter <http://cantareira.br/site/edicao-2/>, zuletzt aufgerufen am 24.06.2016, S. 18-31.
- Célia Cristina da Silva TAVARES: Bartolomeu de Gusmão e a Inquisição portuguesa – Século XVIII, in: Carlos Fiolhais / Francisco Caruso / Adílio Jorge Marques et al. (Hg.): *Bartolomeu Lourenço de Gusmão. O padre inventor*, Rio de Janeiro 2011, S. 75-91.
- Mikuláš TEICH / Roy PORTER (Hg.): *Fin de Siècle and its Legacy*, Cambridge / New York / Melbourne 1990.
- Graciete TEIXEIRA / Margarida Faria da COSTA / Sofia Pereira da SILVA (Hg.): *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*, Porto 2004.
- THE AERODROME: *The Aces of World War I*, online verfügbar unter <http://www.theaerodrome.com/aces/index.php>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.

- Percival TIRAPELI: *São Paulo. Artes e etnias*, São Paulo 2007.
- José Raphael TOSCANO: *João Ribeiro de Barros. Resumo biográfico e notas sobre o reide aéreo "Gênova – Santo Amaro" realizado em 1927*, 3. Auflage, [São Paulo?] 2002.
- Luciano TRIGO / FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL / SAFRA INSTITUTO CULTURAL: *Biblioteca Nacional*, São Paulo 2004.
- Helmuth TRISCHLER: *Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland, 1900-1970. Politische Geschichte einer Wissenschaft*, Frankfurt am Main / New York 1992.
- Helmuth TRISCHLER: Die neue Räumlichkeit des Krieges: Wissenschaft und Technik im Ersten Weltkrieg, in: *Berichte zur Wissenschaftsgeschichte* Bd. 19 / H. 2-3 (1996), online verfügbar unter [dx.doi.org/10.1002/bewi.19960190206](https://doi.org/10.1002/bewi.19960190206), zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 95-103.
- Helmuth TRISCHLER: Utopie und Realität. Flugvisionen in der Ära der technischen Verwirklichung des Fliegens, in: Dieter R. Bauer / Wolfgang Behringer (Hg.): *Fliegen und Schweben. Annäherung an eine menschliche Sensation*, München 1997, S. 344-360.
- Helmuth TRISCHLER / Kai-Uwe SCHROGL (Hg.): *Ein Jahrhundert im Flug. Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland 1907-2007*, Frankfurt am Main / New York 2007.
- UNIVERSIDADE DA FORÇA AÉREA / CENTRO DE MEMÓRIA DO ENSINO (Hg.): *Campo dos Afonsos: 100 Anos de História da Aviação Brasileira*, Rio de Janeiro 2012.
- UNIVERSITY OF WESTMINSTER: *Sir George Cayley. The Father of Flight*. University of Westminster, o. J.
- A. Bowdoin VAN RIPER: *Imagining Flight. Aviation and Popular Culture*, College Station, Tex. 2004.
- Jenifer VAN VLECK: *Empire of the air. Aviation and the American Ascendancy*, Cambridge, Mass. / London 2013.
- Jonathan Franklin William VANCE: *High flight. Aviation and the Canadian Imagination*, Toronto 2002.
- Artur Emilio Alarcon VAZ: *A lírica de imigrantes portugueses no Brasil meridional (1832-1922)*, Tese (Doutorado em Literatura Comparada), Belo Horizonte 2006.
- Mônica VELLOSO: A brasilidade verde-amarela: nacionalismo e regionalismo paulista, in: *Revista Estudos Históricos* Bd. 6 / H. 11 (1993), online verfügbar unter <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/1952>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 89-112.
- Tânia Aparecida de Souza VICENTE: O nascimento da aviação no Rio de Janeiro e o Campo dos Afonsos - uma nova paisagem para a aviação (1910-1914), in: Universidade da Força Aérea / Centro de Memória do Ensino (Hg.): *Campo dos Afonsos: 100 Anos de História da Aviação Brasileira*, Rio de Janeiro 2012, S. 44-72.
- Tânia Aparecida de Souza VICENTE: O Campo dos Afonsos e o Amanhecer da Aviação no Rio de Janeiro: análise dos artigos na Revista Careta 1911-1914, in: *Revista da UNIFA* Bd. 25 / H. 31 (2012), online verfügbar unter http://www2.fab.mil.br/unifa/images/revista/pdf/ed_31.pdf, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 92-100.
- Maria Lúcia VICH AYALA: *Intrépidas Aviadoras. Aventuras que son historia*, Buenos Aires 2007.
- João Alexandre VIÉGAS: *Vencendo o Azul. A História da Indústria e Tecnologia Aeronáuticas*, online verfügbar unter

- <http://www.museutec.org.br/resgatememoria2002/old/enciclop/cap002/017.html>, zuletzt aufgerufen am 01.11.2016.
- Felipe Koeller Rodrigues VIEIRA: *Patrimônio aeronáutico: presenças e ausências no Museu Aeroespacial brasileiro*, Dissertação (Mestrado), Rio de Janeiro 2009.
- Henrique Dumont VILLARES: *Foto-história de Santos-Dumont. 1898-1910*, São Paulo 1956.
- Henrique Dumont VILLARES: *Santos-Dumont. "O Pai da Aviação". 1873-1973*, São Paulo 1973.
- Rodrigo Moura VISONI: Como Augusto Severo eliminou a tangagem, in: *Revista Brasileira de Ensino de Física [online]* Bd. 35 / H. 1 (2013), online verfügbar unter <http://dx.doi.org/10.1590/S1806-11172013000100029>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 1-8.
- Rodrigo Moura VISONI: O último voo de Augusto Severo, in: *História Viva* H. 125 (2014), online verfügbar unter http://www2.uol.com.br/historiaviva/artigos/o_ultimo_voo_de_augusto_severo.html, zuletzt aufgerufen am 01.11.2016.
- Rodrigo Moura VISONI / João Batista Garcia CANALLE: Bartolomeu Lourenço de Gusmão: o primeiro cientista brasileiro, in: *Revista Brasileira de Ensino de Física [online]* Bd. 31 / H. 3 (2009), online verfügbar unter http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1806-11172009000300014&script=sci_arttext, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 1-12.
- Rodrigo Moura VISONI / João Batista Garcia CANALLE: O sistema de navegação aérea de Júlio César Ribeiro de Souza, in: *Revista Brasileira de Ensino de Física [online]* Bd. 32 / H. 2 (2010), online verfügbar unter <http://dx.doi.org/10.1590/S1806-11172010000200014>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 1-10.
- Paulo de VIVEIROS: *História da aviação no Rio Grande do Norte*, Natal, RN 1974.
- Rüdiger VOIGT: *Weltordnungspolitik*, Wiesbaden 2005.
- WAFFENHQ: *Fliegerasse des 1. Weltkrieges. Britischer Commonwealth*, Bern o. J. [20--?], online verfügbar unter <http://www.waffenhq.de/specials/fliegerasse-wk1.html#Britischer%20Commonwealth>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018.
- Peter WAGNER: *Reading iconotexts. From Swift to the French Revolution*, London 1995.
- Thaís Chang WALDMAN: A São Paulo dos Prados, in: *Ponto Urbe* H. 13 (2013), online verfügbar unter <http://pontourbe.revues.org/781>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. [1-20].
- Helen M. WALLIS / Arthur Howard ROBINSON (Hg.): *Cartographical Innovations. An International Handbook of Mapping Terms to 1900*, [Tring, Herts.] 1987.
- Hans-Ulrich WEHLER: *Nationalismus. Geschichte, Formen, Folgen*, München 2001.
- Sigrid WEIGEL: Zum »topographical turn«. Kartographie, Topographie und Raumkonzepte in den Kulturwissenschaften, in: *KulturPoetik* Bd. 2 / H. 2 (2002), online verfügbar unter <http://www.jstor.org/stable/40621671>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 151-165.
- Sigrid WEIGEL (Hg.): *Märtyrer-Porträts. Von Opfertod, Blutzeugen und heiligen Kriegerern*, München 2007.
- Sigrid WEIGEL: Schauplätze, Figuren, Umformungen. Zu Kontinuitäten und Unterscheidungen von Märtyrerkulturen, in: Sigrid Weigel (Hg.): *Märtyrer-Porträts. Von Opfertod, Blutzeugen und heiligen Kriegerern*, München 2007, S. 11-38.
- Barbara WEINSTEIN: Racializando as diferenças regionais: São Paulo x Brasil, 1932, in: *esboços* Bd. 13 / H. 16 (2006), online verfügbar unter

- <https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/133>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 281-303.
- Barbara WEINSTEIN: Weiß, männlich, Mittelschicht: Regionalismus, Transnationalismus und Klassenidentität im São Paulo des frühen 20. Jahrhunderts, in: Georg Fischer / Christina Peters / Stefan Rinke et al. (Hg.): *Brasilien in der Welt. Region, Nation und Globalisierung 1870-1945*, Frankfurt am Main / New York 2013, S. 320-347.
- C. A. WERLANG: *Três pioneiros do ar: Bartolomeu de Gusmão, Augusto Severo, Santos Dumont*, Rio de Janeiro o. J. [1944].
- Margaret WERTHEIM: *Die Himmelstür zum Cyberspace. Eine Geschichte des Raumes von Dante zum Internet*, Zürich 2000.
- Nancy WINTERS / Leo STROHM: *Die Eroberung des Himmels. Das Leben des Flugpioniers Alberto Santos-Dumont*, München / Zürich 1999.
- Robert WOHL: Republic of the Air, in: *The Wilson Quarterly* Bd. 17 / H. 2 (1993), online verfügbar unter <http://archive.wilsonquarterly.com/essays/republic-air>, zuletzt aufgerufen am 20.06.2018, S. 106-117.
- Robert WOHL: *A Passion for Wings. Aviation and the Western Imagination. 1908-1918*, New Haven, Conn. / London 1994.
- Robert WOHL: *The Spectacle of Flight. Aviation and the Western Imagination, 1920-1950*, New Haven, Conn. 2005.
- Rainer WOHLFEIL: Methodische Reflexionen zur Historischen Bildkunde, in: Rainer Wohlfeil / Brigitte Tolkemitt (Hg.): *Historische Bildkunde. Probleme – Wege – Beispiele. Zeitschrift für Historische Forschung. Beiheft 12*, Berlin (1991), S. 17-35.
- Rainer WOHLFEIL / Brigitte TOLKEMITT (Hg.): *Historische Bildkunde. Probleme – Wege – Beispiele. Zeitschrift für Historische Forschung. Beiheft 12*, Berlin (1991).
- Joel WOLFE: *Autos and Progress. The Brazilian Search for Modernity*, Oxford / New York 2010.
- Gudrun WOLFSCHMIDT (Hg.): *"Navigare necesse est" – Geschichte der Navigation: Begleitbuch zur Ausstellung 2008/09 in Hamburg und Nürnberg*, Norderstedt 2008.
- Gudrun WOLFSCHMIDT: Vom Kompaß und Sextant zu Radar und GPS - Geschichte der Navigation, in: Gudrun Wolfschmidt (Hg.): *"Navigare necesse est" – Geschichte der Navigation: Begleitbuch zur Ausstellung 2008/09 in Hamburg und Nürnberg*, Norderstedt 2008, S. 17-144.
- Gudrun WOLFSCHMIDT *"Sterne weisen den Weg" – Geschichte der Navigation: Katalog der Ausstellung in Hamburg und Nürnberg*, Norderstedt 2009.
- Peter WYKEHAM: *Santos-Dumont. A Study in Obsession*, New York 1962.
- Evelyn ZEGENHAGEN: *"Schneidige deutsche Mädel". Fliegerinnen zwischen 1918 und 1945*, Göttingen 2007.
- Berthold ZILLY: Die Barbarei als Gegenteil und als Kehrseite der Zivilisation: Von D. F. Sarmiento: *Facundo* (1845) zu E. da Cunha: *Os Sertões* (1902), in: *Martius-Staden-Jahrbuch* H. 52 (2005), S. 285-342.
- Stefan ZWICKER: *Nationale Märtyrer: Albert Leo Schlageter und Julius Fucik. Heldenkult, Propaganda und Erinnerungskultur*, Paderborn 2006

PERSONENVERZEICHNIS

Portugiesische, spanische und französische Namen sind nach dem letzten Namensbestandteil sortiert aufgeführt. Davon ausgenommen sind Namenszusätzen wie „Júnior“, „Filho“ oder „Neto“.

A

Abreu, Francisco Pinto de 161, 164, 165, 168, 175
 Ader, Clément 89, 238
 Albert [von Monaco], Prinz 103, 124
 Albuquerque, Afonso de 484
 Alcock, John William 480
 Almeida, Gastão de 269, 270, 271, 274, 275, 288, 355, 370
 Alves, Francisco de Paula Rodrigues 270
 Amaral, Amaro do *Siehe* "Amaro"
 Amaral, Tarsila do 137
 Amaro 86, 87, 204, 205, 219, 220, 377
 Amundsen, Roald 177
 Anchorena, Aarón de 414
 Andrade, José Maria Goulart de 439
 Aracena [Aguilar], Diego 463, 470-472
 Archdeacon, Ernest 227, 235
 Archimedes 74
 Astete, Alejandro Velasco 196, 539
 Avignon, Juventino 275
 Azevedo, Arthur 126, 218

B

Baldas, Mário 118
 Baltzell, John Thomas 451, 452
 Barreto, Paulo *Siehe* "Rio, João do"
 Barreto, Plínio 399
 Barros, João 132, 133
 Barros, João Ribeiro de 58, 59, 340, 551
 Beaumont, André 369
 Bennett, James Gordon 240
 Bergmann, Luiz 373
 Bernardes, Arthur 442
 Bezerra, Procopio 450
 Birrenbach, Dr. Cesar 107, 127, 132, 148, 213, 218, 220, 248

Bilac, Olavo 52
 Blaine, James 441
 Blériot, Louis 212, 232-234, 235, 236, 240, 253, 259, 268, 277, 278, 314, 367
 Bolívar, Simón 210, 441
 Botelho, Martinho Carlos de Arruda 329
 Bradley, Eduardo 387
 Branco, Baron von (,Barão do') Rio 455
 Branco, Visconde do Rio 191, 193-195
 Brezzi, Camilo 385
 Brown, Arthur 480
 Bruno, Giordano 178
 Bye, George Thomas 451, 452

C

Cabral, Artur de Sacadura 30, 56, 375, 389, 436, 457, 463, 464, 470, 472, 474, 476, 483, 485-490, 494, 495, 500, 505, 507, 512, 513, 515, 521-523, 543, 545
 Cabral, Pedro Álvares 483-485, 488, 489, 494, 497
 Calixto (de Jesus), Benedito 63, 346, 347, 356
 Cambiaso, Giulio 166
 Camões, Luís de 143, 144, 148, 163, 332, 334, 472, 490, 499, 502-504, 513, 548
 Candelaria, Luis 387
 Cão, Diogo 484
 Cardoso, Álvaro de Azambuja 385
 Carvalho, Alvaro de 224
 Carvalho, Francisco Freire de 76
 Carvalho, Xavier de 81
 Castriciano 163, 169, 179, 180, 181, 182
 Castro, João Aut[t]o de Magalhães 170
 Castro, Luiz / Luís Carlos Peixoto de *Siehe* "Luiz"
 Cattaneo, Bartolomeo [auch:

Bartolomé] 414
 Cayley, Sir George 89
 Cearense, Catulo 131
 Ceballos, Theodulo 291
 Chaves, Edu 49, 51, 55, 56, 68, 165, 212, 259, 262, 264-266, 271-286, 288, 291, 293, 294, 296-313, 316-320, 327-375, 381-386, 389-413, 415-426, 451, 452, 460, 470-472, 525, 526, 533-535, 538, 547, 551
 Chaves, Eduardo Pacheco [e] *Siehe* "Chaves, Edu"
 Chaves, Elias Pacheco [e] 353
 Chaves, Ferreira 165, 166, 167, 190
 Chávez, Jorge 177
 Coelho Neto, Henrique Maximiano 128, 133, 149, 213, 218
 Coelho, Baptista 336, 349, 350, 354, 356, 361-365, 367
 Cohl, Emile 209
 Conneau, Jean *Siehe* "Beaumont, André"
 Cordeiro, Calixto *Siehe* "K. Lixto"
 Corrêa, Inocêncio Serzedello 135, 171, 190
 Correia [auch: Corrêa], José Matoso de Sampaio 428, 501, 504, 522
 Correia, Leôncio 222
 Correia, Rivadávia da Cunha 312
 Cortés, Hernán 499
 Coutinho, Carlos Viegas Gago 30, 56, 375, 389, 436, 463, 464, 470, 472, 474, 476, 483, 485-490, 495, 500, 505-507, 512, 513, 515, 521-523, 543, 545
 Cruz, Oswaldo 208, 520, 537
 Cunha, Euclides da 320
 Cunha, José Carlos de Brito e *Siehe* "J. Carlos"
 Curtiss, Glenn 239, 240, 247, 259, 375, 398

D

D'Annunzio, Gabriele 166

Dantas, Manuel 165, 166, 167, 168, 169, 173, 175
 Darioli, Ernesto 373, 374
 Darwin, Charles 22
 Daudt, Alfredo Corrêa 384
 Delagrangé, Léon 234, 235
 Delamare, Virginius Brito *Siehe* "Lamare, Virginius Brito de"
 Delaunay, Robert 137
 Delaw 121, 214
 Delfino, Thomaz 168
 Deutsch, Alexander 108
 Deutsch, Henri *Siehe* "Meurthe, Henri Deutsch de la"
 Dias, Bart(h)olomeu 484
 Dias, Carlos Malheiro 509
 Dom João V. *Siehe* "João V., Dom"
 Dom Pedro I *Siehe* "Pedro I, Dom"
 Dom Pedro II *Siehe* "Pedro II, Dom"
 Dumont, Alberto Santos *Siehe* "Santos-Dumont, Alberto"
 Dumont, Henrique 101

E

Edison, Thomas 124, 175-177
 Eiffel, Gustave 135
 Eugénie, Kaiserin 124

F

Faria, José Maria de 81
 Faria, Visconde Antonio de [auch: "Viconte de Faria"] 64, 81
 Farman, Henry [auch: Henri] 230, 232, 234, 235, 236, 239, 248, 259, 314
 Felice, Gino Gian 373
 Fels, Teodoro [zeitgenössisch: Theodoro] 414, 463
 Fonck, René 389
 Fonseca, Hermes da 312, 358, 363
 Fontanelle, Bernard le Bouyer de 179, 182
 Fragonard, Alexandre-Evariste 182
 Freitas, Affonso de 354, 355, 357

Freyre, Gilberto 105, 106, 129, 133, 149

G

Gago Coutinho *Siehe* "Coutinho, Carlos Viegas Gago"

Gama, Vasco da 483, 484, 503

Garôa, João 483, 485, 487, 489

Garros, Roland 212, 255, 262, 288, 289, 290, 306, 317, 327, 328, 358, 361, 362, 365, 366, 367, 387, 451

Giris 246

Godoy, Dagoberto 387

Gonçalves, Antônio Reynaldo 385

Goursat, Georges *Siehe* "Sem"

Grasset, Eugène 214

Grieve, Kenneth 480

Grimm, Gebrüder 218

Guffroy, Maurice 239

Guillaume, Alberto 202, 203

Guillaux, Maurice 212

Guimarães, Wencesláu 233

Gusmão, Bartolomeu Lourenço de 27, 28, 30, 55, 58-62, 63-96, 106, 112-117, 120, 133, 149, 150, 151, 168, 170-172, 174, 175, 177, 178, 179, 187, 190, 195, 227, 235, 238, 251, 255-257, 260, 273, 274, 296, 337, 340, 354-356, 360, 371, 406, 407, 457, 458, 463, 520, 526, 531, 532

Guynemer, Georges 212

H

Hasslocher, Germano 225

Hawker, Harry 480

Hearne, Eduardo Miguel 385, 391, 395-397, Register 398, 402-406, 409, 421, 526

Heinrich der Seefahrer 483, 507

Henriques, Affonso 484

Hinton, Walter 56, 375, 379, 389, 405, 427, 431, 436, 438, 441, 442, 444-447, 452-455, 457-459, 461, 462, 466-468, 471, 472, 480, 488, 545

Hoover, Orthon William 385, 464

I

Ikarus 176

Isabela [Isabella von Brasilien], Prinzessin 215

J

J. Carlos 208, 242, 244, 281, 478, 486, 487, 492, 496, 498, 503

Jesus Christus 63, 163, 178, 179, 181, 219, 501

João V., Dom 69, 79

K

K. Lixto 192-194, 199, 200-203, 209, 222, 223, 411, 496, 508

Kirk, Ricardo 374, 540

Kolumbus, Christoph 175-177

Konstantin, Kaiser 499

Kopernikus, Nikolaus 178

Krebs, Arthur 89, 117

L

Lachambre, Henri 116, 226

Lamare, Virginius Brito de 384, 387-389, 391, 394, 396, 397, 398, 416

Lamartine, Juvenal 161, 164, 172, 178, 179, 181

Lambert, Graf Charles de 137

Langley, Prof. Samuel P. 124

Latham, Hubert 236, 267, 367

Lavaud, Dimitri Sensaud de 266-269, 271, 288, 355

Leblanc, Alfred 367

Lefebvre, Eugène 259

Lemmi, João Paulo Lemmo *Siehe* "Voltolino"

Lilienthal, Otto 184

Lima, Augusto de 520, 521

Lindbergh, Charles 18, 124, 185

Lira [auch: Lyra], Augusto Tavares de 164, 165, 167

Locatelli, Antonio [auch:

Antônio] 383, 386, 387, 388, 394, 396,
397, 398
Lopes, Oscar 274, 284, 358, 365
Luiz 348-350, 474
Lupin 248
Luz, José Pereira da [auch: "Zé da Luz"]
118, 119, 259, 334
Lyle Junior, Eugene P. 135, 215

M

Machado, Anésia Pinheiro 463, 546
Machado, Dr. Eduardo 274, 286, 340, 341
Machado, Julião 173, 174, 220
Madeley, George Edward 207, 208
Manuel I. 496
Maranhão, Alberto 152
Maranhão, Augusto Severo de
Albuquerque *Siehe* "Severo, Augusto"
Maranhão, Pedro Velho de Albuquerque
152
Marcondes, Victruvio 126
Marconi, Guglielmo 124
Marins, Álvaro *Siehe* "Seth"
Martins, Aliathar 384, 388, 391, 392, 396,
397, 398
Martins, Pinto 56, 375, 379, 389, 405,
427, 431, 438, 439, 441, 443-447,
450-459, 461, 462, 466-468, 471, 472,
488, 526, 533, 545
Martius, Carl Friedrich Philipp von 538
Marzo, Thereza de 463, 546
McCullough, David 288
Medeiros, Mauricio de 406-408, 411
Meirelles 417, 418
Meurthe, Henri Deutsch de la 108
Miranda, João Pedro da Veiga 406, 407
Monroe, James 188
Montgolfier, Gebrüder 71, 75, 76-78, 82,
89, 93, 95, 102, 120, 149, 406

N

Napoleon Bonaparte 147
Napoléon III 124

Neddermeyer, José do Amaral 339-341,
343
Neves, Eduardo das 130, 131, 140, 141,
149, 214, 219, 241, 244, 281, 425, 426,
523
Newbery, Jorge Alejandro 176, 368, 387,
414
Nunes, Bertoldo 127, 129, 164, 170, 251,
252

O

Olivero, Eduardo Alfredo 389
Orellana, Francisco (de) 344
Orens 211

P

Padre Voador 91, 175, 178, *Siehe auch*
"Gusmão, Bartolomeu de"
Palissy, Bernardo 181, 182
Parseval, August von 236
Passos, Francisco Pereira 270
Patrocínio, José do 118, 119, 149, 150,
170, 171
Paulhan, Louis 236, 259
Paullin, William 387
Pederneiras, Raul *Siehe* "Raul"
Pedro I, Dom 210
Pedro II, Dom 176, 210
Pégoud, Adolphe 212
Peixoto, Floriano 187, 510
Penteado, Sylvio 275, 355
Pessoa, Epitácio 521
Petrovich, Enélio Lima 196
Pinder, John 384, 387, 388, 391, 392, 396,
397, 398
Pinheiro, Dr. Raphael 433, 502
Plauchut, Edmond 295-297, 306, 308, 327
Prado Júnior, Antônio 338, *Siehe auch*
"Prado, Familie"
Prado, Anésia 353, *Siehe auch* "Prado,
Familie"
Prado, Antônio 350, 353, *Siehe auch*
"Prado, Familie"

Prado, Familie 353

Prata, Alaor 447

Q

Quarante, Mário 385

Queiroz, Alaor Teles de 275

R

Ramos, Augusto Ferreira 516

Raul 194, 198, 219, 220, 342, 411

Read, Albert 480

Reis, Alvaro Pereira 164

Reis, Dr. Manuel Pereira 164, 165, 178, 184, 189

Renard, Charles 89, 117, 120, 178

Ribeiro Filho, Bento 373, 460

Ricardo, Cassiano 337, 372

Rice, Dr. Alexander Hamilton 436

Rio Branco, Baron von (,Barão do‘) *Siehe* "Branco, Baron von (,Barão do‘) Rio"

Rio Branco, Visconde do *Siehe* "Branco, Visconde do Rio"

Rio, João do 367, 405

Rochet, Louis 210

Rodgers, Calbraith Perry 314

Rodrigues, José Wasth 492, 500, 501

Rodrigues, Lysias Augusto 325

Rondon, Cândido Mariano da Silva 325

Roosevelt, Theodore 124

Rosillo, Domingo 414

Rothschild, Baron Edmond de 108

Rozier, Pilâtre de 71, 149

Ruggerone, Germano 269, 270

S

Sá, Meira e 164, 177

Sacadura Cabral *Siehe* "Cabral, Artur de Sacadura"

Sachet [auch: Saché], Georges 163

Salles, Manoel Ferraz de Campos 143, 144

Sampaio Correia, José Matoso de *Siehe* "Correia, José Matoso de Sampaio"

Santos, Francisca dos 101

Santos-Dumont, Alberto 26, 27, 30, 35, 51, 52, 55, 58-62, 67, 70, 92, 93, 96, 97-151, 155, 163, 168, 170-172, 175, 176, 178, 179, 180, 184, 187, 190, 195, 197-207, 209-255, 256-258, 259, 266, 267, 273, 274, 276, 277, 281, 282, 294, 327, 333, 334, 337, 340, 351, 354-356, 358, 360, 366, 368, 369, 371, 372, 376, 406, 407, 411, 423-426, 427, 432, 440, 441, 457, 458-461, 463, 468, 471, 484, 506, 508, 521-524, 527, 528, 531, 532, 534, 538, 543, 549, 551

Saramago, José 66

Sarracini, João 138

Seabra, José Joaquim 167

Seabrook, Arturo Ricardo 471

Sem 121

Seth 490, 491

Severo, Augusto 27, 30, 55, 58-60, 62, 63, 96, 108, 109, 117, 118, 119, 151-197, 227, 255-257, 260, 273, 276, 334, 355, 358, 368, 369, 374, 406, 407, 426, 471, 521, 526, 531, 532, 548

Silva Júnior, Antônio Joaquim da 384, 391, 394, 398

Silva, Arthur N. da 130

Silva, Laurinda 212, 259

Sommer, Roger 236

Sousa, Elói de 162, 164, 165, 169, 182, 183, 191

Souza, Bernardino de 63

Souza, Eloy de *Siehe* "Sousa, Elói de"

Souza, Júlio César Ribeiro de 115-117, 120, 170, 259

Spencer, Herbert 22

Spencer, Stanley 291

Storni 278, 280-282, 311, 312, 317, 318-320, 327, 330, 331, 334, 367, 371, 426, 494, 501

Storni, Alfredo *Siehe* "Storni"

Sylvio 451

T

Taunay, Afonso de Escagnolle 66, 67, 76,
84, 89, 91, 96
Tavora, Belisario 446
Teffé, Barão de 80
Terzi, Francesco Lana (de) 74
Thierry, Robert 385, 390
Trotin, Maurice [eigentlich: Hector] 214

V

Vargas, Getúlio 97, 296
Védrines, Jules 361, 369
Victor 515, 516
Vinci, Leonardo da 74
Voisin, Charles 235
Voisin, Gabriel 234, 235
Voltolino 317, 363, 364

W

Wells, [Rufus?] 387
Wells, H. G. 333
Wildman, Francis A. 288
Wilshusen, John Edward 451, 452
Wright, Gebrüder 26, 230, 237, 247, 248,
249, 253, 254, 259, 551
Wright, Orville 212, 551, *Siehe auch*
"Wright, Gebrüder"
Wright, Wilbur 232, 234, 235, 247, 248,
259, 286, 458, 551, *Siehe auch* "Wright,
Gebrüder"

Z

Zeppelin, Ferdinand Graf von 110, 125,
212
Zuloaga, Angel María 387

In einer Zeit, in der Fliegen eher Sensation denn Selbstverständlichkeit war, faszinierte diese Technologie Menschen rund um den Globus. In Brasilien nahmen Luftfahrt und ihre transnational eingebundenen Akteure, die Luftfahrtpioniere, schon früh einen zentralen Platz im nationalen Selbstverständnis ein. Worauf beruhte ihre Bedeutung? Warum eignete sich Luftfahrt als Projektionsfläche für die nationale Selbstvergewisserung und wie äußerte sich dies? Anhand einer großen Bandbreite an Text- und Bildquellen analysiert die Autorin, wie zwischen 1900 und 1922 in Brasilien Luftfahrtpioniere repräsentiert und Luftfahrtereignisse gedeutet wurden. Durch global- und kulturgeschichtliche Kontextualisierung zeigt sie auf, wie auf diese Weise Ideen von der brasilianischen Nation und von ihrem Platz in der Welt geschaffen wurden.

www.wbg-wissenverbindet.de

ISBN 978-3-534-27454-3



wbg Academic