

SANTOS-DUMONT, AVIADOR ESPORTISTA: O PRIMEIRO HERÓI OLÍMPICO DO BRASIL

SANTOS-DUMONT,
SPORT AVIATOR:
THE FIRST OLYMPIC
HERO OF BRAZIL



Santos-Dumont, aviador esportista:
o primeiro herói olímpico do Brasil

*Santos-Dumont, sport aviator:
the first olympic hero of Brazil*

LAMARTINE DACOSTA
ANA MIRAGAYA

2016
1ª edição
Rio de Janeiro
Engenho Arte e Cultura

Fonte | source: International Olympic Committee / Atlas do Esporte no Brasil 2005

DIPLÔME OLYMPIQUE

N



Décerné à



Santos-Dumont e o original do Diploma Olímpico
instituído pelo COI em 1901 e emitido em 1905

*Santos-Dumont and the original Olympic Diploma
established by the IOC in 1901 and issued in 1905*



LAMARTINE DACOSTA, PH.D.
Universidade do Estado do Rio de Janeiro
Maria Lenk e-Museum curator
Pierre de Coubertin International
Committee - Hon. member



ANA MIRAGAYA, Ph.D.
Universidade Estácio de Sá Petrópolis
IOC Selection Committee Member
Maria Lenk e-Museum researcher

Prix : 50 c.

Un document historique

L'HISTOIRE

des "dirigeables"

PUBLIÉ PAR LA VIE
AU GRAND
AIR

SANTOS=DUMONT



PARCEIROS STAKEHOLDERS

Reference: Agenda Olímpica 2020
Olympic Agenda 2020,
Recommendations 20, 26 and 39.

Comissão de Desportos da Aeronáutica
Brazilian Aeronautical Sports Commission

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
The Historic-Cultural Institute of Aeronautics

Centro Documentação da Aeronáutica – CENDOC
Documentation Center of Brazilian Aeronautics

Comissão Desportiva Militar do Brasil – CDMB
Brazilian Military Sport Commission



Comitê Brasileiro Pierre de
Coubertin – Porto Alegre
Pierre de Coubertin Brazilian
Committee – Porto Alegre



Comité Internacional
Pierre de Coubertin-Lausanne
Pierre de Coubertin International
Committee-Lausanne

FICHA CATALOGRÁFICA

D512s

DaCosta, Lamartine.

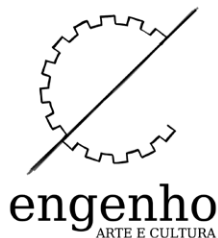
Santos-Dumont: Pioneiro da aviação esportiva e primeiro herói olímpico do Brasil. / Lamartine DaCosta, Ana Miragaya. -- : Engenho e Arte, 2016.

68f. : Il. Color.

1. História. 2. Aviação. 3. Olimpíadas.
I. Miragaya, Ana. II. Título.

CDD – 354.73

ISBN 978-85-69153-00-9



GRAPHIC DESIGNER: Evlen Lauer

CONDIÇÕES DE PROPÓSITO E DE USO DESTA PUBLICAÇÃO

Este livro apresenta-se em papel e versão digital sem propósitos comerciais, com livre acesso a usuários mantendo os direitos autorais porem permitindo cópias e divulgação dos textos com identidade dos autores e denominação da fonte.

CONDITIONS OF PURPOSE AND USE OF THIS PUBLICATION

This book has no commercial purposes and permits free access to users, keeping the authors' rights, but allowing copies and the exposure of texts with the authors' identities and the acknowledgement of the source.

DECLARAÇÃO USO IMAGENS | *COPYRIGHTS*

A presente publicação inclui reproduções de imagens e documentos pertencentes ao acervo do Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica – CENDOC, cuja guarda e cessão está regulamentada por Termo de Doação por parte de doadores descendentes de Alberto Santos-Dumont, celebrado com o donatário Comando da Aeronáutica - COMAER em 25/01/2005. Com base neste acordo jurídico, o primeiro autor deste livro, Lamartine DaCosta, assinou Termo de Responsabilidade em 02/06/2016 junto ao CENDOC com o propósito de resguardar os direitos de reprodução das imagens incluídas nesta obra não comercial bem como fazer constar em página introdutória deste livro a seguinte declaração: “Acervo organizado pelo Tenente-Brigadeiro-do-Ar Néelson Freire Lavanère-Wanderley e doado ao Comando as Aeronáutica/CENDOC.”

FORMATO CITAÇÃO | *CITATION FORMAT:*

DaCosta, L.P. & Miragaya, A. (2016). Santos-Dumont, Aviator Esportista: O Primeiro Herói Olímpico do Brasil. Rio de Janeiro: Engenho Arte e Cultura.

DaCosta, L.P. & Miragaya, A. (2016). Santos-Dumont, Sport Aviator: The First Olympic Hero of Brazil. Rio de Janeiro: Engenho Arte e Cultura.

Editions de la VIE AU GRAND AIR

L'Histoire des " Santos=Dumont "

* 1898 - 1901 *



SUMÁRIO

CONTENTS

11 PREFÁCIO | *PREFACE*

Cel Pedro Gagliardi

Comissão de Desportos da Aeronáutica

15 INTRODUÇÃO | *INTRODUCTION*

Prof Dr. Christian Wacker

International Association of Olympic Historians

19 PRIMEIRO HERÓI OLÍMPICO DO BRASIL

27 Modelo de avião esportivo

31 Protagonista líder do esporte aviação

41 Herói olímpico do esporte aviação

49 Santos-Dumont e Pierre de Coubertin

55 Notas e referências

59 SANTOS-DUMONT: FATOS & FOTOS | *FACTS & PHOTOS*

85 *THE FIRST OLYMPIC HERO OF BRAZIL*

90 *Sport-aviation role model*

92 *The leading protagonist of sport aviation*

98 *The Olympic hero of sport aviation*

102 *Santos-Dumont and Pierre de Coubertin*

103 *Notes and references*

PREFÁCIO

“Você sabe qual foi o primeiro herói Olímpico do Brasil?” Esta pergunta para quem vivencia o esporte há anos pareceu-me de simples resposta. Mas, logo em seguida, veio o complemento. “Vou lhe dar uma dica, data de 1905”. Mais uma vez a mente arguta do Professor desafiava a do eterno aluno. Não imaginava quem poderia ser o herói em tela visto que a primeira participação brasileira em Jogos Olímpicos somente ocorrera em 1920, na Antuérpia, Bélgica.

De espírito inquieto, rendi-me, envergonhado, à ignorância e, diante do desafio, respondi baixinho: “Não!”, ao que me sobreveio: “Alberto Santos-Dumont”. Foi assim que tive contato com esta novidade antiga, com mais de 110 anos de existência.

Sendo Oficial da Força Aérea e militando no esporte, pareceria natural que eu soubesse que Santos-Dumont, nosso herói nacional, inventor do avião e Patrono da Aviação, fosse também personagem pioneiro do Movimento Olímpico e modelo para seus valores.

Do mesmo modo, nunca percebi que Citius, Altius, Fortius, lema Olímpico introduzido somente em 1924, já havia de fato sido antes colocado à prova por aquele que com suas máquinas e inventos fantásticos, rompeu a resistência do ar, sobrepôs a força da gravidade, alcançou os ares e venceu os desafios contra o relógio.

Entusiasmado, debrucei-me sobre o tema e, ao ler o livro sobre o primeiro herói olímpico brasileiro, pude perceber o cuidado técnico, o esmero com as palavras, e o respeito aos fatos históricos levantados pelos autores Lamartine DaCosta e Ana Miragaya. A preocupação com as fontes bibliográficas denota não se tratar de ufanismo nacionalista, mas de cuidadoso estudo científico e historiográfico que visa resgatar uma faceta pouco, ou até ousaria dizer, inexplorada de Santos Dumont.

Como poderão perceber, o texto é resultado de um conjunto extenso de pesquisas envolvendo várias universidades brasileiras e que contou, também com o apoio do Olympic Studies Center – OSC do Comitê Olímpico Internacional, durante as décadas de 1990 e 2000.

Assim como Santos-Dumont que, de maneira visionária, estabelecia parcerias para tornar realidade a construção de seus inventos, os autores dessa obra buscaram se associar a entidades parceiras do Brasil e do exterior para que pudessem alcançar seus intentos: divulgar, dar notoriedade e revelar a dedicação do avião ao esporte, ainda insuficientemente conhecida, mas já presente na gênese do Movimento Olímpico Internacional e, por consequência, no esporte da atualidade.

O intrépido brasileiro não privatizava seus conhecimentos, pois era movido pelo valor de que “o voo do mais pesado do que o ar” deveria ser de propriedade da humanidade, visto que todo esforço visava ao progresso e à prosperidade de todos. Assim também este projeto toma forma na medida em que seu conteúdo não pertence a um ou a outro, mas a todos que amam os valores esportivos e a sua causa maior: a amizade e a fraternidade entre os povos.

Como representante do esporte na Força Aérea, e diante do total envolvimento e compromisso da nossa Instituição com os Jogos Olímpicos e Paralímpicos Rio 2016, ousei desafiar nossas autoridades com a mesma pergunta que recebera há alguns meses. O entusiasmo dos interlocutores ao saberem da história me fez ter a certeza de que a nossa parcela de contribuição nesse projeto está alinhada com os ideais de nosso patrono e que nos motivam a vencermos os desafios a cada dia. Foi assim que várias Organizações do Comando da Aeronáutica se dispuseram prontamente a tornar realidade a materialização deste livro.

Espero que essa obra reforce a atmosfera do espírito olímpico, seus valores e significados, renovados a cada quatro anos, e que pela primeira vez aportam na América do Sul. Que ela seja percebida por todos a cada novo pouso e decolagem, a cada arremesso ou lançamento, a cada corrida ou pedalada, a cada mergulho e braçada. E, para quem estiver ao seu lado, lance o desafio: “Você sabe qual foi o primeiro herói Olímpico do Brasil?”

PEDRO CELSO GAGLIARDI PALERMO

Coronel de Infantaria

Vice-Presidente da Comissão de Desportos da Aeronáutica

Força Aérea Brasileira

PREFACE

“Who was the first Olympic hero of Brazil?” This question seemed very simple to me, a person involved in sport for many years. But a complement came right after the question: “I am going to give you a hint: the date is 1905”. Once more the professor’s wise mind challenged the eternal student’s. I could not imagine who this hero was because the first Brazilian participation in Olympic Games had only occurred in 1920, in Antwerp, Belgium.

My mind not at ease, a little ashamed, I surrendered to ignorance and, facing the challenge, I answered in a low voice: “No!” Then, I heard the answer: “Alberto Santos-Dumont”. This was the way I heard the “old news”, as it reached me more than 110 years later.

As an Air Force officer and sportsperson, it would seem natural that I knew that Santos-Dumont, our Brazilian national hero, inventor of the airplane and Patron of the Brazilian Aviation, was also a pioneer personality of the Olympic Movement and of its values. However, I had never noticed that Citius, Altius, Fortius, Olympic motto, introduced only in 1924, had already been put to the test by the one who had controlled air resistance, overcome the force of gravity, reached the sky, and won competitions against the clock with his fantastic inventions and machines.

Then, enthusiastically, I studied the theme and as I read the book about the first Brazilian Olympic hero, I could perceive the technical meticulousness, the accuracy in the use of the words, and the respect with the historical facts collected by authors Lamartine DaCosta and Ana Miragaya. The concern with the bibliographical sources denotes that the text does not have to do with jingoism, but it is a very careful scientific and historiographical study that aims to rescue a facet of Santos-Dumont which has been little studied or, as I would dare say, which has never been explored.

As it can be noticed, the text is a result of extensive research that involves various Brazilian and international universities. It also had support of the Olympic

Studies Center (OSC) of the International Olympic Committee (IOC), during the 1990s and 2000s. Likewise Santos-Dumont, who in a visionary way established partnerships in order to transform his projects into real inventions, the authors of this book sought associations with partner institutions in Brazil and abroad in order to reach their objectives: divulge, make known and reveal the enthusiasm Santos-Dumont had for sports, still insufficiently recognized, but already present in the origins of the International Olympic Movement and, as a result, in today's sports.

This daring Brazilian aviator did not want to sell his knowledge because he was moved by the following principle: the "heavier-than-air flight" should belong to humanity as all efforts he had invested on it aimed at the progress and prosperity of all human beings. Similarly, the project of this research is now shaped into a book whose content does not belong to anyone in particular, but to all of those who love sports values and their major causes: friendship and fraternity among the nations.

As a representative of Air Force sports, and taking into consideration the total involvement and engagement of our Institution with the Rio 2016 Olympic and Paralympic Games, I dared challenge our authorities with the same question I had been asked months ago. The interlocutors' enthusiasm when they learned about the "old news" and Santos Dumont's history made me sure that our contribution to this project follows the ideals of our patron and encourage us to overcome the challenges we face every day. This was how the several Organizations of the Command of the Brazilian Aeronautics readily volunteered to turn this project into a book.

I hope that this publication reinforces the atmosphere of Olympic spirit, its values and meanings, renewed every four years, and which have reached South America for the first time. I also hope it can be perceived by all at every new landing and take-off, at every throw or pitch, at every race or cycling, at every dive and stroke. And, to the one next to you, cast the challenge: "Who was the first Olympic hero of Brazil?"

PEDRO CELSO GAGLIARDI PALERMO
Infantry Colonel
Vice-President of the Aeronautics Sports Commission
Brazilian Air Force

INTRODUÇÃO

O Brasil está às portas de entregar ao mundo os Jogos Olímpicos do Rio 2016, evento que irá coroar uma etapa da história do Brasil no Movimento Olímpico Internacional. Uma história marcada por muitas idas e vindas, mas especialmente pelo esforço individual de muitos brasileiros.

Na história da caminhada do Brasil até os Jogos Olímpicos do Rio 2016, um herói nacional brasileiro jamais será esquecido: Alberto Santos-Dumont, o primeiro brasileiro homenageado com o Diploma Olímpico por Pierre de Coubertin, fundador dos Jogos Olímpicos Modernos.

Em 22 de maio de 1901, por ocasião da quarta reunião do Comitê Olímpico Internacional realizada no Automóvel Clube de Paris, Pierre de Coubertin propôs a instituição de um Diploma Olímpico, com o qual seriam premiadas personalidades que haviam prestado serviços relevantes à causa do esporte. Em 1905 os primeiros diplomas foram concedidos, tendo Alberto Santos-Dumont sido agraciado juntamente com Theodore Roosevelt, Fridjoff Nansen e William-Hippolyte Grenfell.

A cerimônia festiva da entrega dos diplomas aconteceu em 13 de junho de 1905, no Palais des Académies, em Bruxelas. A cerimônia foi dirigida pessoalmente por Pierre de Coubertin. A sala estava decorada com as bandeiras dos Estados Unidos, Noruega, Brasil, Inglaterra e Bélgica, países de origem dos homenageados e da sede da cerimônia. As bandeiras dos diversos países refletiam a preocupação de Pierre de Coubertin com o internacionalismo, que estava presente nos seus escritos desde os primórdios dos Jogos Olímpicos Modernos.

Sob os acordes do Hino Nacional Brasileiro, o Conde Eugenio Brunetta d'Usseaux, membro italiano do COI desde 1897, recebeu o Diploma Olímpico em nome do seu amigo Alberto Santos-Dumont. O Conde pertencia ao restrito círculo pessoal de Alberto Santos-Dumont bem como de Pierre de Coubertin.

De acordo com Pierre de Coubertin, Alberto Santos-Dumont representava o ideal Olímpico, pois buscava constantemente superar os limites, procurando

descobrir caminhos que ainda não haviam sido trilhados. Este era para Pierre de Coubertin, um dos princípios essenciais do esporte.

Pierre de Coubertin e Alberto Santos-Dumont foram personalidades que refletiam os ideais do Neo-humanismo que dominava o pensamento intelectual europeu da época. Ambos tinham ideias progressistas, eram fascinados pelas novas tecnologias e ousaram desafiar os limites, tendo inclusive utilizado seus patrimônios pessoais para viver as suas utopias.

O livro “Santos-Dumont, aviador esportivo: o primeiro herói Olímpico do Brasil” vem contribuir para se conhecer mais uma faceta histórica do grande herói brasileiro, Alberto Santos Dumont, patrono da Aeronáutica brasileira. A presente publicação é fruto da acurada pesquisa do Dr. Lamartine Da Costa e da Dra. Ana Miragaya, que registraram de forma meticulosa a vida do esportista Alberto Santos-Dumont.

DR. CHRISTIAN WACKER

Universidade de Freiburg (Alemanha)

Vice-presidente da ISOH (International Society of Olympic

Historians – Sociedade Internacional dos Historiadores Olímpicos)

Presidente do Comitê Pierre de Coubertin da Alemanha

INTRODUCTION

Brazil is about to deliver the Rio 2016 Summer Olympic Games to the world. This event will be the climax of the Brazilian history within the International Olympic Movement. The staging of the Games will be especially remembered by the effort of many Brazilians.

Along and beyond the road Brazil took to get to the Rio 2016 Olympic Games, a national hero will never be forgotten: Alberto Santos-Dumont, the first Brazilian to be awarded the Olympic Diploma by Pierre de Coubertin, founder of the Modern Olympic Games.

On May 22, 1901, during the fourth meeting that took place at the Automobile Club de France in Paris, Pierre de Coubertin proposed the creation of an Olympic Diploma with which personalities who had rendered relevant services to the cause of sport would be honored. In 1905 the first diplomas were awarded to Alberto Santos-Dumont, Theodore Roosevelt, Fridjoff Nansen and William-Hippolyte Grenfell.

The festive ceremony of the delivery of the diplomas took place on June 13, 1905, at the Palais des Académies, in Brussels. The ceremony was hosted by Pierre de Coubertin himself. The room was decorated with the flags of the host nation and of the nominees' native countries: Belgium, the United States, Norway, Brazil and England. The flags of the different nations reflected Pierre de Coubertin's concern with internationalism, which frequently appeared in his writings since the very beginning of the Modern Olympic Games.

As the Brazilian National anthem was played, Count Eugenio Brunetta d'Usseaux, Italian member of the IOC since 1897, received the Olympic Diploma for his friend Alberto Santos-Dumont. Count Brunetta d'Usseaux belonged to both Santos-Dumont's and Pierre de Coubertin's small circle of friends.

According to Pierre de Coubertin, Alberto Santos-Dumont represented the Olympic ideal as he always wanted to exceed the limits, looking for paths that had not been chosen before. This was one of the essential principles of sports for Pierre de Coubertin.

Pierre de Coubertin and Alberto Santos-Dumont were personalities who reflected the ideals of the neo-humanism which dominated the European intellectual thought of that time. Both were fascinated by new technologies, had progressive ideas, and challenged limits, in addition to having used their families' financial resources to live up to their own utopias.

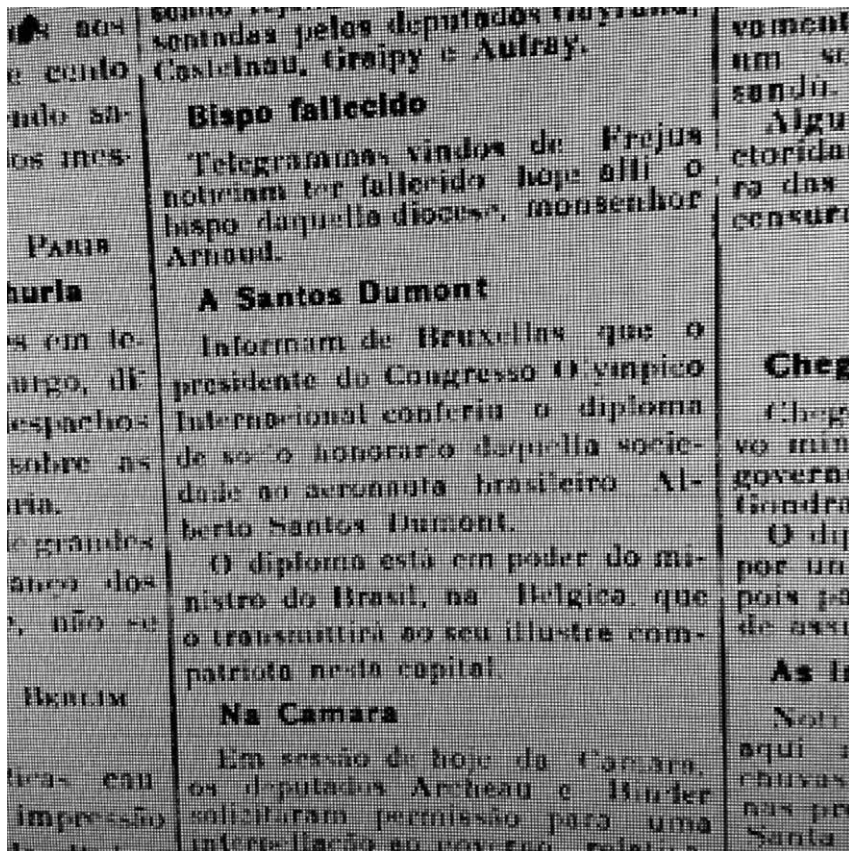
The book "Santos-Dumont, sport aviator: the first Olympic hero of Brazil" will certainly contribute to divulge this new historical perspective about the great Brazilian hero, Alberto Santos-Dumont, patron of Brazilian Aeronautics. This publication is the result of Dr. Lamartine DaCosta's and Dr. Ana Miragaya's accurate research on the life of sportsman Alberto Santos-Dumont.

DR. CHRISTIAN WACKER

University of Freiburg (Germany)

Vice-president of the ISOH (International Society of Olympic Historians)

President of the German Pierre de Coubertin Committee



Fonte/source: Edineia Terzi/CDA

Notícia sobre a concessão do Diploma Olímpico a Santos-Dumont pelo Congresso do COI em Bruxelas, em 1905, publicada pelo “Correio Paulistano” de São Paulo, com data de 21 de junho de 1905.

Note in the São Paulo newspaper *Correio Paulistano* of June 21, 1905, informing that Santos-Dumont had been awarded the Olympic Diploma at the IOC Congress in Brussels, in 1905.

Em 1905, a primeira outorga do Diploma Olímpico teve lugar no Congresso Olímpico de Bruxelas, quando foram laureados Theodore Roosevelt, então presidente dos Estados Unidos; Alberto Santos-Dumont, brasileiro inventor do avião e competidor em aeronaves esportivas; William H. Grenfell, distinguido educador do Reino Unido; e Fridjoff Nansen, norueguês e explorador do Polo Norte.

Na ocasião, Pierre de Coubertin, então presidente do recém-inaugurado Comitê Olímpico Internacional (COI) descreveu o Diploma Olímpico pelo significado atribuído aos laureados cujas escolhas “dont la rareté dit le prix et qui, ne visant point récompenser telle victoire sportive, tel record battu, telle performance accomplie pût être attribué à un homme pour l'ensemble de qualités athletiques et surtout pour l'emploi qu'il en aurait pu faire” (“revelam raridade da premiação, não para recompensar a vitória esportiva, o recorde superado, o desempenho realizado, mas para atribuir a um homem por suas qualidades atléticas e, sobretudo, pelas realizações que ele poderia ter feito”).¹

Posteriormente, em 1909, o Diploma Olímpico já incluía dez recipientes internacionais, todos esportistas renomados². Em particular no caso de Santos-Dumont, a homenagem mostrava-se relevante por ser ele famoso na França e na Europa pelo comportamento ostensivo de sportsman, típico dos aviadores pioneiros da Belle Époque³. Como aviador pioneiro, este nomeado sportsman brasileiro foi consagrado como herói em seu país ainda no seu período fértil de realizações (1890 – 1910) que coincidiu com a instituição do Diploma Olímpico (1901) e sua primeira nomeação em 1905⁴.

Em termos históricos, Santos-Dumont foi contemporâneo de Coubertin, tendo nascido em 1873, sendo nessas condições dez anos mais jovem. Na infância, Santos-Dumont foi influenciado por seu pai, de descendência francesa e engenheiro ferroviário, quanto ao manejo de máquinas a vapor usadas na fazenda da família. Ele também participou de excursões com bicicletas, e mais tarde com automóveis e balões, estes últimos fabricados por ele mesmo. Seu esporte preferido foi o tênis – praticado até seu falecimento em 1932, no Brasil – como também o golfe e o esqui, nos estágios

em que permanecia na Europa⁵. Nas suas visitas ao Brasil fazia passeios e competições a cavalo, segundo registros do CENDOC da Força Aérea Brasileira (arquivo SD40028).

Com tal dedicação aos esportes, não é surpresa que a Fédération Aéronautique Internationale - FAI (World Air Sports Federation), fundada em 1905, teve Santos-Dumont como um de seus símbolos inspiradores⁶. Esta e as outras evidências ora mencionadas permitem definir uma periodização à vista de fontes sobre a vida do inventor-aviador com índole esportiva. Neste sentido, o propósito da presente investigação consiste em elaborar uma historiografia de Santos-Dumont com início no final do século XIX e que se alonga pela primeira década do século XX, coincidindo, portanto, com o renascimento dos Jogos Olímpicos e com a expansão dos esportes em escala mundial.

Nessas circunstâncias, torna-se relevante mencionar para reexame de suas origens esportivas, que a aviação teve vários outros pioneiros, sendo hoje mais reconhecidos os irmãos Orville e Wilbur Wright, cidadãos dos Estados Unidos, cujas motivações eram mais comerciais e pragmáticas em oposição a Santos-Dumont, pertencente a uma família de grandes disponibilidades financeiras. Portanto, há uma fundamentação inicial quanto à proposta de Pierre de Coubertin para a outorga do Diploma Olímpico, desde que Santos-Dumont em sua vida adulta revelava-se publicamente como um modelo de sportsman, destemido e romântico, projetando-se na Cidade de Paris, que na época da Belle Époque tornara-se o centro do mundo para as artes, a criação de moda e de estilos de vida⁷.

Enquanto os irmãos Wright construíam seus aparelhos como segredo industrial sem testemunhas, Santos-Dumont vivenciou a aviação como prática de esporte amador buscando com audiência pública, árbitros e resultados mensuráveis legitimar recordes de suas performances (DaCosta, 1996; Hoffman, 2003)⁸. Aliado a isso, o inventor brasileiro criou moda de roupas, chapéus e objetos para a prática da aviação como esporte, destacando-se o relógio de pulso encomendado originalmente por ele à Maison Cartier de Paris, cujo design esportivo, a marca “Santos Dumont” e sua comercialização sobrevivem há mais de um século (Lins de Barros, 2006)⁹.

Embora gozando de grande popularidade numa Paris então vitrine para o mundo moderno, dinâmico e esportivo, como procurou conscientemente representar, Santos Dumont não compareceu à cerimônia de entrega inaugural dos Diplomas Olímpicos em 1905, em Bruxelas, tendo o embaixador do Brasil na Bélgica recebido a láurea (“Correio Paulistano”, jornal de São Paulo, notícia publicada em 21/06/1905). Por sua vez, tanto Roosevelt como Nansen enviaram representantes, reforçando a hipótese de que os laureados estariam protegendo suas imagens públicas diante de um Comitê Olímpico Internacional ainda nascente e pouco conhecido. Neste contexto, a ausência de Santos-Dumont foi relatada por Neto-Wacker e Wacker (2010)¹⁰, historiadores olímpicos, para quem o primeiro aviador brasileiro tornou-se “a reluctant Olympic hero who together with important personalities of the day was awarded the first Olympic Diploma, in which, however, he showed little personal interest” (“um herói olímpico relutante que, juntamente com importantes personalidades de seu tempo, foi agraciado com o Diploma Olímpico para o qual ele demonstrou pouco interesse”) (2010, p. 81).

Esta interpretação é parcialmente confirmada por descrições de outras fontes, as quais revelam o inventor da aeronáutica com uma personalidade que negligenciava homenagens conforme seu estado de ânimo ou de saúde. Assim ocorreu com o convite não respondido para jantar com Charles Lindbergh em 1929, em comemoração à primeira travessia aérea do Atlântico, como revela o biógrafo americano de Santos-Dumont, Paul Hoffman¹¹. Entretanto, o recebimento do Diploma Olímpico pelo embaixador do Brasil na Bélgica – com menção na imprensa brasileira – deu um sentido oficial ao diploma, descartando assim a hipótese de negligência ou de rejeição.

De qualquer modo, em que pese a láurea do COI atribuída a Santos-Dumont, a sua identidade “Olímpica” não se fixou no seu país de origem e muito pouco no exterior, embora ele em suas memórias tenha declarado sua identificação com o esporte em geral e com a aviação esportiva em particular. Escreveu então o “Pai da Aviação” em sua autobiografia de 1918: “Eu, para quem já passou o tempo de voar, quisera, entretanto, que a aviação fosse para os meus jovens patricios um verdadeiro esporte.”

Teria havido então um caso de “esquecimento” da história, que além de obscurecer o real significado do Diploma Olímpico, reduziu a compreensão da aviação como esporte por ter se tornado, sobretudo, um instrumento bélico e de transporte, cujo domínio absoluto diminuiu o impacto dos aviadores esportivos do passado. Neste contexto, Santos-Dumont pode ser então entendido como um caso de esportista-símbolo cuja influência tornou-se meramente potencial, desde que seu legado se fixou nas imagens de inventor persistente e de vida autossuficiente para seu público parisiense.

Significativamente, a recuperação histórica dos feitos aeronáuticos de Santos-Dumont no Brasil somente ocorreu nos anos de 1940, quase uma década após seu falecimento, segundo reporta o mais famoso biógrafo brasileiro do aviator, Lins de Barros (2003). Por outro lado, o resgate da versão olímpica dessas realizações somente teve surgimento 46 anos depois, por pesquisa de Lamartine DaCosta (1996) publicada apenas em português. Esta recebeu interpretações posteriores pelo mesmo autor no Atlas do Esporte no Brasil (2005) e por parte de Marcia Neto-Wacker e Christian Wacker (2010), estes inaugurando uma fase internacional de reinterpretções de Santos-Dumont no âmbito da memória olímpica brasileira, por publicações em língua inglesa¹³.

Nestas condições, a presente revisão histórica pretende atualizar essas fontes – em inglês e português - incluindo levantamentos levados a efeito por Ana Miragaya, coautora deste relato, em anos recentes. Nestes termos, a relevância da presente revisão situa-se no conhecimento mais preciso do Santos-Dumont “olímpico”, pressupondo-se ser o meio esportivo a base de sustentação de suas invenções no campo da aeronáutica moderna. Esta abordagem, portanto, distingue-se de suas biografias tradicionais mais centradas no personagem inventor, construtor de balões e aviões, de índole popular e promocional, ajustado à vida fin-de-siècle de Paris.

Como tal, o resgate de Santos-Dumont sportsman implicou na consulta do acervo do Museu Olímpico de Lausanne, onde foram localizadas coleções de duas revistas especializadas em esportes e publicadas em Paris no final do século XIX e início do XX: “La Vie au Grand Air” e “Le Sport Universel

Illustré”. Estas publicações registraram detalhadamente as conquistas de Santos-Dumont, sempre relacionadas ao mundo esportivo em Paris, especificamente, e na França, de modo geral, as quais são contextualizadas nesta investigação adiante por menções ao esporte encontradas na literatura tradicional publicada sobre o heroico precursor da aviação.

Na culminância da Belle Époque, tanto a “La Vie au Grand Air” como o “Le Sport Universel Illustré” tinham seus focos postos nos rituais de competição, em adição às descrições das aeronaves, das performances, do desenrolar das competições e das reações do público, sempre referenciadas ao estilo de vida ensejado pelo esporte. Estes procedimentos revelam-se hoje em contraste com o noticiário típico dos jornais da época mais orientados para noticiário sobre a vida cotidiana da França como também para novidades representadas pelos experimentos aeronáuticos à luz da personalidade exuberante de Santos-Dumont.

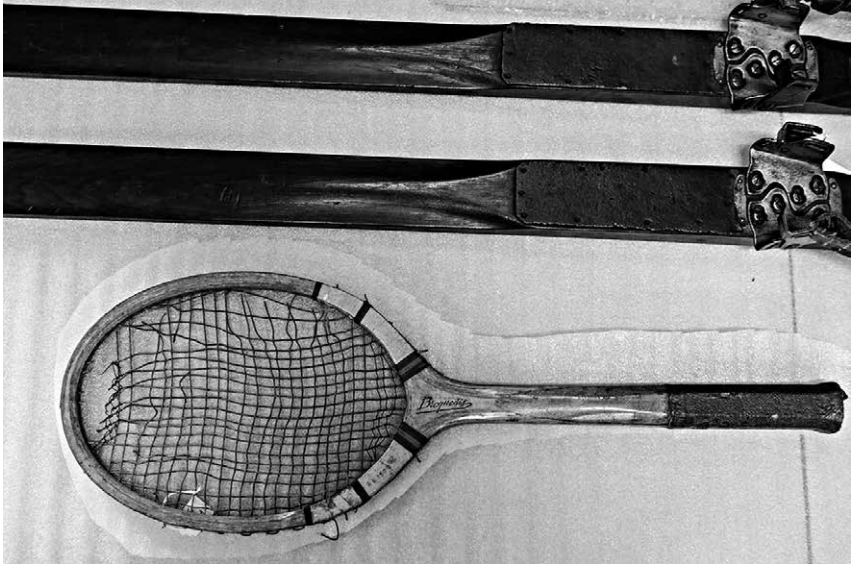
Esse estilo foi notabilizado por sensacionalismo, modismos e anedotas, como se verifica nas análises da imprensa de Paris reavaliadas por Paul Hoffman um século mais tarde¹⁴. Outra distinção observada concerne à autoria das matérias, estas assinadas por comentaristas especializados por modalidade esportiva nas duas publicações postas em exame. Tal rotina mostrou-se mais voltada para observações de sentido técnico, diferenciando-se dos relatos dos jornais diários habitualmente escritos sem autoria e normalmente sujeitos a editoração.



Santos-Dumont: tecnologia e esporte (CENDOC)
Santos-Dumont: technology and sport (CENDOC)

SANTOS-DUMONT:
MODELO DE AVIADOR
ESPORTIVO

Fonte: <http://infograficos.estadao.com.br/especiais/a-redescoberta-de-santos-dumont/>



Equipamentos de tênis e esqui pertencentes a Santos-Dumont
Santos-Dumont's tennis and ski gear

Uma indicação primeira quanto ao distanciamento dos historiadores brasileiros e internacionais diante de um Santos-Dumont esportista, encontra-se na coletânea de documentos sobre a vida do primeiro aviador, publicada em 1940 por Godin da Fonseca¹⁵. Nesta obra, há uma listagem de 18 páginas com nomes das pessoas de diversas nacionalidades que se relacionaram com os feitos do primeiro 'aeronauta' e nela não se inclui Pierre de Coubertin ou qualquer pessoa do pequeno grupo que constituía o COI no alvorecer do século XX.

Contudo, nos textos recuperados pelos historiadores da obra e vida de Pierre de Coubertin, Norbert Müller e Otto Schantz, encontram-se registros sobre o Diploma Olímpico, outorgado pela primeira vez em 1905 pelo recém-criado COI¹⁶. Nesses registros há evidências sobre as razões da escolha de Santos-Dumont como modelo dos valores olímpicos por parte de Coubertin, pois o restaurador dos Jogos Olímpicos também conside-

rava a aviação como esporte em sua época. Sintomaticamente, Müller & Schantz deram destaque à *Revue Olympique* (revista oficial do COI), em sua edição de julho de 1907, em que foi publicado um artigo assinado por Coubertin com o sugestivo título de “Les Frontières Sportives de l’Aviation”¹⁷. Antes na mesma revista, Coubertin escrevera uma nota dando ênfase à corrida de balões como esporte¹⁸.

Fora do âmbito de influência de Coubertin, examinando-se documentos transcritos em coletâneas comemorativas dos feitos de Santos-Dumont, confirma-se que no início do século XX a aviação esportiva estava em sua plenitude. Assim, nos primeiros “Bulletins” da FAI – em especial na edição de 12/11/1906 – Santos-Dumont consta como “sportsman”¹⁹ e relacionado à expressão “record” e a outros rituais esportivos, como juízes, cronômetros, competições programadas, etc.²⁰. Note-se ainda que conforme Cabrero dos Reis (1974), Santos Dumont estabeleceu os primeiros recordes certificados da aviação no mundo, por controle de tempo e de distâncias²¹ como também foi o primeiro homem a ser chamado de “aeronauta”²².

Neste particular, Lavanère-Waderley (1974), autor que compilou notícias sobre os feitos de Santos-Dumont na imprensa internacional da época, transcreve uma nota do ‘Paris Sport’ de 15/07/1901, que define o pioneiro aviador como “um verdadeiro esportista, em toda a acepção da palavra”²³. Nesta mesma fonte há também um registro sobre a visita de Santos-Dumont aos Estados Unidos em 1902, para participar de uma corrida de balões na Exposição de Saint Louis, local em que se realizariam mais adiante os Jogos Olímpicos de 1904. Nesta oportunidade, o presidente Theodore Roosevelt – também posteriormente receptor do Diploma Olímpico - o recebeu com um jantar em Washington, o que revela a importância atribuída ao visitante²⁴, fato também reportado em detalhes por Paul Hoffman²⁵. Este biógrafo, aliás, relata a passagem de Santos-Dumont nos Estados Unidos como traumática para a ética de competição do inventor da aviação, pois seu balão foi encontrado na Alfândega de Nova York dilacerado à faca. Como resultado, ele abandonou a prova esportiva de Saint Louis. Para Hoffman, este acontecimento policiaresco revela a agressividade da então chamada “guerra de patentes” entre os fabricantes das primeiras

aeronaves localizados na América do Norte²⁶. Do lado de fontes brasileiras, há um estudo do CENDOC da Força Aérea Brasileira, assinado pelo historiador 1º. Tenente Mauro Vicente Salles (documento s/d) que confirma tanto a dedicação de Santos-Dumont com os esportes como sua decepção com os acontecimentos que o obrigaram à desistência de competições nos Estados Unidos no início do século XX.

A frustração de atos não esportivos encontrada por Santos-Dumont nos Estados Unidos, em contraste com o ambiente festivo e amigável de Paris, teve, contudo, uma compensação, ainda segundo Hoffman, com o encontro entre ele e Thomas Edison, então considerado um inventor ilustre de reconhecimento mundial. Edison, nesta ocasião, declarou à imprensa sua admiração e respeito pelas soluções tecnológicas de Santos-Dumont como também por suas posturas éticas de personalidade pública, realçando suas qualidades de “gentleman”²⁷. Assim disposta, a opinião autorizada de Edison revelou-se compatível três anos mais tarde com a proposição de Coubertin para os laureados com o nascente Diploma Olímpico vis-à-vis atitudes de Santos-Dumont como esportista modelo.



Fonte/soucre: Musée Olympique, Lausanne

Fontes relacionadas aos feitos de Santos Dumont no âmbito do esporte - 1898 / 1909
 Sources related to Santos-Dumont's sports feats - 1898 / 1909

Uma melhor compreensão das posturas esportivas de Santos-Dumont surge ao se levantar historicamente a aviação como esporte antes das aeronaves se instrumentalizarem como meios de transporte e de guerra. Cogitando-se apenas de Paris e da França – centros de destaque mundial na inovação aeronáutica na época compartilhada por Coubertin e Santos-Dumont – o ambiente dominante favorável às disputas esportivas ligava-se então a um estilo de vida que privilegiava o convívio ao ar livre e na natureza como também a mobilidade rápida das pessoas, sempre associadas à liberdade de escolhas. Por corolário, pode-se cogitar que tais opções estimularam a prática esportiva da bicicleta, do automóvel, do balão e do avião, por vezes de modo conjugado, como à época vivenciou o próprio Santos-Dumont e teorizou Pierre de Coubertin em seus escritos sobre balonismo e aviação.

Essas novas práticas sociais com base na tecnologia podem ser citadas como exemplos típicos de abordagem especializada e de autoria identificada, habituais à revista “La Vie au Grand Air” e ao seu colunista Emmanuel Aimè, que assina com frequência matérias no período estudado sobre a aviação esportiva e nela sobre Santos-Dumont. Assim, na edição datada de 28/05/1899, páginas 439-440, da publicação em foco, Aimè discorre sobre uma demonstração de balonismo promovida pelo Aeroclub de France realizada nas ruas e parques centrais de Paris – Bois de Boulogne em particular - sob liderança de Santos-Dumont. No texto examinam-se possibilidades de se organizarem competições de balões em locais de trânsito de pessoas e veículos da cidade, discutindo-se as possibilidades de se criar uma maneabilidade mais eficaz nos balões. Para o comentarista as soluções de Santos-Dumont para a dirigibilidade (cabos e motores a petróleo) estariam demonstrando progressos crescentes. Já o comentário dedicado ao público assistente apresenta uma lista de personalidades de grande representação social e política em Paris, que em última análise estariam garantindo a continuidade do projeto do Aéro-Club de France.

Este texto pode ser considerado um ponto de partida na divulgação dos feitos de Santos-Dumont na imprensa francesa, sobretudo pelo seu título instigante: “Le Pari de M. Santos Dumont” (A Aposto do Sr. Santos Dumont). Convergentemente, na edição de 24 dezembro 1899 da mes-

ma revista (p. 178-180), Emmanuel Aimé discorre sobre o tema intitulado “L’Aeroestation” como uma nova modalidade esportiva, focando basicamente o papel dos aeroclubes na organização e normatização das competições entre aeronaves. Neste comentário apresentam-se vários exemplos de balonistas franceses classificando os “dirigeables” (dirigíveis) por tipo de equipamento, local de prática e possibilidades de competições futuras com prêmios em dinheiro. Ao final, Aimé retorna a Santos-Dumont considerando-o a maior promessa no desenvolvimento da “Aeroestation” como esporte emergente, por ter, até aquela data, experimentado dois tipos de dirigíveis e por ter posto em prática seu balão número 3, com 500 metros cúbicos (20 metros de comprimento e 7,5 metros de diâmetro). Em resumo, os dois textos selecionados de 1899 permitem compreender os inventos iniciais de Santos-Dumont inseridos no mundo do esporte tanto quanto meios de sustentação de seus empreendimentos posteriores em aeronaves “mais pesadas do que o ar”, com repercussões diversificadas não somente na França, mas também no resto da Europa, Estados Unidos e Brasil.

Já um exemplar de “La Vie au Grand Air” de 30 de setembro de 1900 apresenta Santos-Dumont na sua capa, noticiando o bom desempenho de seu balão dirigível número 3, com destaque para a manobrabilidade e o motor da aeronave. Contudo, a legenda da capa também chama o inventor brasileiro de “gentleman-aeronautique”, enaltecendo mais uma vez sua engenhosidade e tenacidade, augurando a chegada de uma fase de progressos para a fundação do esporte de “Aeroestation”. Abordagens semelhantes são encontradas na revista “Le Sport Universel Illustré” de 27/07/1901, em texto do comentarista de esportes aeronáuticos Frantz Reichel, ao descrever as performances do balão dirigível número 5 fabricado na oficina mantida por Santos-Dumont em Paris. Porém, neste caso, os elogios são mais enfáticos considerando que o inventor esportista brasileiro buscava resultados utópicos, porém justificáveis (p. 483). Ao final declara Reichel: “Pour les débuts, le XX^e siècle sera un siècle heureux. Il aura donné à l’homme la direction des ballons; Jules Verne et Robida auront été de bons prophètes” (“Em seus inícios, o século XX será um século de alegrias. Aos homens foi dado o direcionamento dos balões; Júlio Verne e Robida foram bons profetas”)(p. 485).

Além dos enaltecimentos ao avião brasileiro, as duas revistas mantiveram o sentido técnico da construção do novo esporte aeronáutico, mantendo Santos-Dumont como referência das atualizações. Por exemplo, o “Le Sport Universel Illustré” de 19/10/1901 publica um texto de Reichel analisando os custos elevados de manutenção e apoio dos balões dirigíveis, o que tinha criado a grandiosidade de hangares destacando-se o que era mantido por Santos-Dumont. Outro acontecimento relevante apresenta-se na edição de 26/10/1901, na qual Reichel noticia com várias fotos e comenta a conquista do prêmio Deutsch de 100 mil francos por Santos-Dumont ao contornar com seu balão número 5 a Torre Eiffel em percurso marcado e no tempo máximo de 30 minutos (p. 692-694). Nesta edição usa-se o título “Aerostation”, com subtítulo histórico: “Santos Dumont Triomphe”. Nesta matéria encontra-se também a informação de que parte do prêmio recebido pelo avião esportista seria distribuído aos pobres de Paris.

Mais adiante, em 1903, o “Le Sport Universel Illustré” de 12 de maio, descreve o dirigível número 9 de Santos-Dumont, relatando a necessidade de se construírem hangares em outras cidades além de Paris em razão do crescimento de competidores aeronáuticos (p. 319). Na mesma revista, exemplar de 29/10/1903, noticia-se um acidente com o dirigível Lebaudy, que competia com as máquinas voadoras de Santos-Dumont, dando ênfase a uma maior percepção de riscos no esporte de “Aerostation”.

Em 1904, na “La Vie au Grand Air” de 10 de março, o comentarista François Peyrey relata o aparecimento de mulheres aeronautas na França (p. 192). Neste mesmo tema da revista citada, o exemplar de 11 de agosto descreve a organização da “Coupe des Femmes Aéronautes” (“Copa da Mulheres aeronautas”) já em segunda edição (p. 648). O tom da reportagem neste caso é o das mudanças sociais nas quais a independência feminina ganhava importância. Porém, o sentido de inovações tendo os esportes como moldura, mostrava-se mais claramente com os avanços tecnológicos. Assim sendo, em 5 de janeiro de 1905, a publicação em foco anuncia o lançamento do dirigível Santos-Dumont número 13, descrevendo seus aperfeiçoamentos aerodinâmicos, o que foi complementado por noticiário publicado no exemplar de 1/9/1905.

Retornando-se ao “Le Sport Universel Illustré”, registre-se que a edição 17/7/1906 anuncia o “Grand Prix Aéro-Club de France”, que incluiu mais de uma dezena de dirigíveis, todavia destacando-se a participação de Santos-Dumont. Mas a notícia mais importante do ano encontra-se no exemplar de 17 de novembro, quando com grande destaque apresenta-se em várias fotos o voo histórico da aeronave 14-Bis, concebida e pilotada por Santos-Dumont. Esta aeronave também era conhecida como Oiseau de Proie (ave de rapina, em francês). Tratava-se, segundo a revista, da primeira exibição pública com sucesso de uma máquina voadora mais pesada do que o ar. Antes na edição de 23/9 do mesmo ano, o 14-Bis fora apresentado em seus detalhes técnicos (p. 560-561), fato que sugere ter sido a revista esportiva ora em revisão o meio escolhido por Santos-Dumont para criar um ambiente público de apoio à sua maior invenção, provavelmente pelo conteúdo técnico de suas matérias.

Esta tese ganha maior veracidade ao se examinarem quatro edições do “Le Sport Universel Illustré” publicadas no segundo semestre de 1906 e dedicadas ao exame do estado da arte do “Sport Aéronautique”. Na primeira publicação, datada de 3 de outubro de 1906, há uma matéria assinada por G. Lemeunier que comenta os recentes desenvolvimentos da “Aerostation” a partir do fato de que o Grande Prêmio do Aéro-Club de France, com sua primeira disputa de dirigíveis em 1903, tinha alcançado na sua quarta edição de 1906 uma participação de sete novas nações. Para o comentarista citado,

“il semble qu’une heureuse rivalité se soit élevée entre les nations pour la conquête de l’air. L’Allemagne, l’Espagne, l’Angleterre, l’Amérique se préoccupent fiévreusement de la question. Toutes ces nations ont leurs aéronautes et leurs aérostats, toutes également ont étudié différents modèles de dirigeables” (p. 638) (aparentemente há uma rivalidade feliz que surgiu entre os países para a conquista do ar. Alemanha, Espanha, Inglaterra, os Estados Unidos estão concentrados neste tema. Todas essas nações possuem aeronautas e seus aerostatos, todos igualmente têm estudado diferentes modelos de dirigíveis” (p. 638).

Na sequência, com o mesmo título “Le Sport Aéronautique”, a edição de 11/11/1906 do “Le Sport Universel Illustré”, em texto assinado por G. Le-

meunier, há uma análise da chegada de apoios institucionais e financeiros importantes ao esporte de aviação. Neste particular, a tentativa de conquista do Prêmio Archdeacon pelo aeroplano 14-Bis de Santos-Dumont, segundo o comentarista, estaria sinalizando uma nova era para a “Aerostation” em face de uma mudança de tecnologia (p. 673). Outro indício apontado foi o da associação do Aéro-Club de France com a Academia de Ciências daquele país com vistas à criação de novas máquinas em substituição aos dirigíveis (p. 674). Em síntese, de acordo com Lemeunier, “le ‘plus lourde que l’air’ étant à l’ordre du jour” (“o ‘mais pesado que o ar’ está na ordem do dia”) (p. 675).

A terceira matéria posta em exame na fonte em pauta (edição de 23/11/1906) acompanha em tema e título as novas tendências do esporte aeronáutico a partir do impacto causado pelo 14-Bis e pelas declarações de Santos-Dumont sobre suas perspectivas em vista da substituição de dirigíveis por aeroplanos (p. 702). Lemeunier, neste caso, discorre sobre suas entrevistas com vários aviadores esportivos franceses, concluindo que o ambiente geral era de criação e de adesão às inovações (p. 703). Este otimismo explica a continuação do tema, que é encerrado por Lemeunier com uma matéria intitulada “Dirigeables et Aéroplanes”, publicada em 30/12/1906 pelo “Le Sport Universel Illustré”. E nestas circunstâncias, vários aeroplanos em experiência em diversos locais da França são apresentados antecipando uma disputa maior de tecnologias, sugerindo que o campo de Bagatelle em Paris, primeiramente ocupado pelos dirigíveis de Santos-Dumont, tenderia a se tornar um aeródromo para aviões. Neste propósito declara o analista: “Si l’ aérostation ne chôme pas, l’ aviation est loin d’être inactive” (“Se a aero-estação não está ativa, a aviação está longe de estar inativa”) (p. 799).

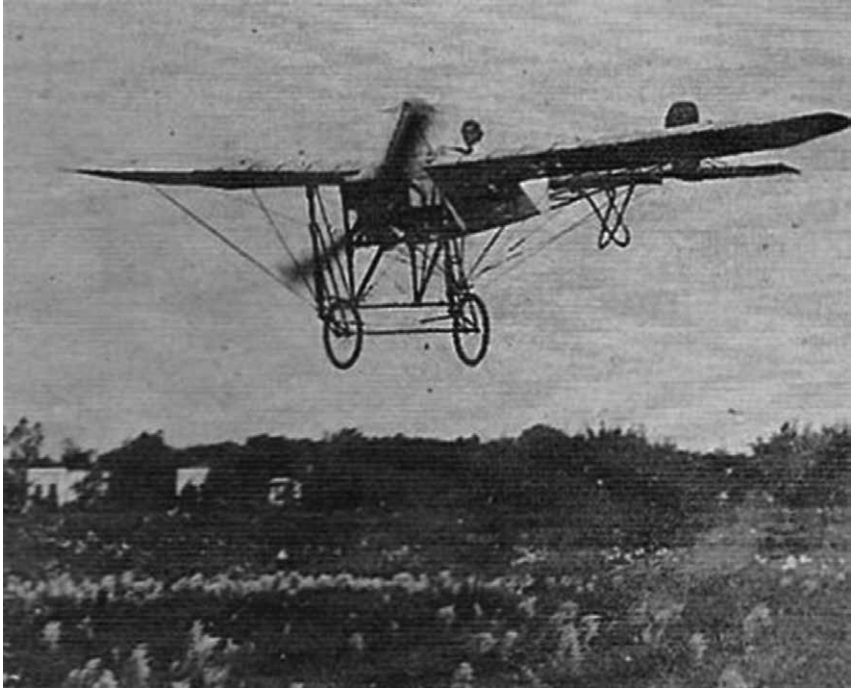
Esta última declaração pode dar significado às tendências que se sucederam ao voo pioneiro do 14-Bis e se estenderam até a Primeira Grande Guerra Mundial iniciada em 1914. Ou seja, o esporte aeronáutico sobreviveu, mas se manteve marginal e dependente diante da verdadeira guerra entre fabricantes de aviões e os respectivos criadores de tecnologia aeronáutica, concentrados na Europa e nos Estados Unidos. Santos-Dumont, neste contexto, se manteve como protagonista fiel aos seus princípios abandonando progressivamente as disputas industriais,

porém se concentrando na concepção de um modelo de avião especializado em competições esportivas.

Embora não assumidas como tais, as atitudes “olímpicas” do inventor aeronáutico mais louvado do século XX deu origem ao primeiro avião classificado como “esportivo” do mundo, denominado de “Demoiselle” (“Li-bélula”), lançado em 1909, após anos de testes e aperfeiçoamentos. Dos 20 modelos de aeronaves concebidos por Santos-Dumont, este foi o de maior penetração internacional com 300 reproduções em vários países europeus e nos Estados Unidos. A grande aceitação do Demoiselle, sobretudo por sua beleza e design aerodinâmico, tornou-o símbolo da FAI por várias décadas e em épocas recentes inspirou a criação das aeronaves denominadas de ultraleves para uso não profissional²⁸.

Em resumo, a literatura especializada em esportes sobre o papel de Santos-Dumont diante da aviação esportiva conforme aqui revisada, pode finalmente ser sintetizada por uma citação de outra publicação francesa, isto é o jornal “Le Miroir des Sports”, fundado em 1920, e que passou a liderar a imprensa esportiva na França até 1944, seguindo padrões de jornalismo mais próximos da atualidade. O texto escolhido é uma reprodução da edição de 19/11/1924 (p. 370), na qual se encontra uma matéria sob o título “Il y a Dix-huit Ans l’Audacieux Aviateur Santos-Dumont, à Bagatelle, Volait sur une Distance de 220 Mètres et Tenait l’ Air 21 Seconds” (“Dezoito anos passados, o audacioso aviador Santos Dumont, no campo de Bagatelle, voou uma distância de 220 metros permanecendo no ar por 21 segundos”). Trata-se, por conseguinte, de um resumo da representatividade esportiva do aviador e inventor brasileiro na França, distanciado duas décadas de sua maior realização:

“Santos-Dumont, qui est un précurseur et qui doit aux romans de Jules Verne sa carrière de conquérant de l’air, n’est pas, on le voit, un visionnaire indifférent aux jeux athlétiques de notre époque. Il vit avec son temps, mais il dédaigne les honneurs et la tribune officielle; il goûte le sport pour le sport.” (“Santos-Dumont que é um pioneiro e deve aos romances de Júlio Verne sua carreira na conquista do ar não é, como nós o vemos, um visionário indiferente aos jogos atléticos de nosso tempo. Ele vive seu tempo e desdenha honras e tribunas oficiais; ele gosta do esporte pelo esporte”).

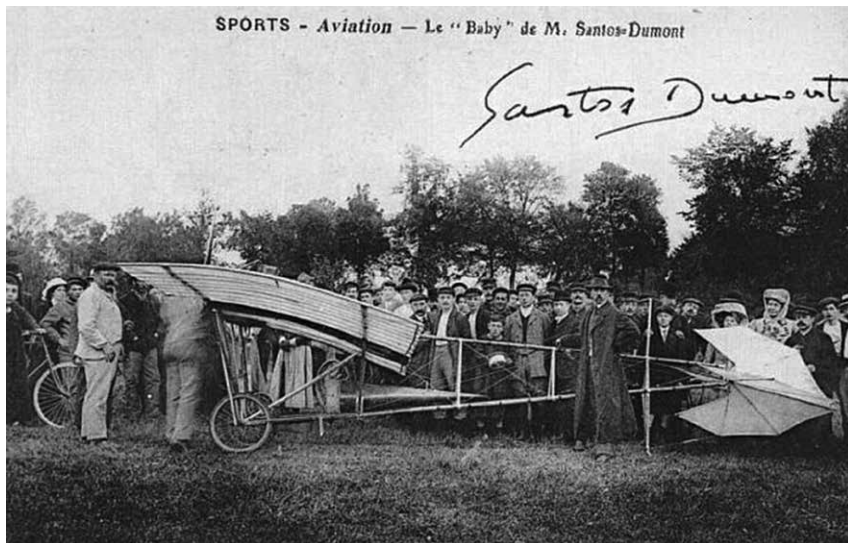


“Demoiselle” (libélula) foi a denominação do primeiro avião especializado em competições esportivas do mundo, com o primeiro modelo construído em 1909 (Foto CENDOC).

“Demoiselle” was the name given to Santos-Dumont’s greatest impact invention: the world’s first aircraft specialized in sports competitions. The first Demoiselle was constructed in 1909 (Foto CENDOC).

Demoiselle: primeira aeronave projetada para competição esportiva e uso comunitário e individual (Post card 1909 - GENDOC).

Demoiselle: the first aircraft projected for sport competition, also for individual and communitarian use (Post card 1909 - GENDOC).



SANTOS-DUMONT:
HERÓI OLÍMPICO DO
ESPORTE AVIAÇÃO

Certamente o “gosto do esporte pelo esporte” hoje aparenta ser, todavia, uma das sínteses da memória de Santos-Dumont. Por outro lado, a confirmação da influência de Júlio Verne sobre Santos-Dumont foi feita por ele mesmo em suas memórias de 1918, quando declarou ter lido as aventuras com máquinas aéreas relatadas pelo famoso escritor futurista francês, cuja coleção de romances já visitara antes de completar dez anos de idade²⁹. Depois, aos 18 anos, Santos-Dumont, em sua primeira viagem à Europa nos anos de 1890, já experimentaria concursos de bicicletas, automóveis e balões como também uma escalada no Mont Blanc na Suíça, façanhas que o marcaram ao longo de sua vida (Wykeham, 1962)³⁰.

Em sua maturidade e de modo também significativo, houve uma identificação mais nítida de Santos-Dumont como esportista como se constata na coletânea documental reunida por Aluizio Napoleão em 1988. Por exemplo, o 'Times', jornal de Londres, na edição de 26/11/1901 noticia o banquete oferecido pelo Aero Clube da Inglaterra em homenagem ao inventor brasileiro praticante do "sport of ballooning"³¹. Por sua vez, a revista 'Flying', editada nos Estados Unidos, na edição de novembro de 1915, relata as realizações do pioneiro da aviação, apresentando-o como "Alberto Santos-Dumont, the Brazilian Sportsman who took up cycling, automobiling and aeronautics when they were in their embryonic state" ("Alberto Santos-Dumont, o esportista brasileiro que praticou ciclismo, automobilismo e aeronáutica quando ainda estavam embrionários")³².

Por sua vez, a relação estabelecida entre ciclismo, automobilismo e aeronáutica na carreira esportiva de Santos-Dumont, encontrou suporte interpretativo em Godin da Fonseca, um dos historiadores brasileiros da fase de recuperação da memória do Pai da Aviação dos anos de 1940. Cruzando fontes, este autor referenciado concluiu que Santos-Dumont teria se influenciado para construir seu primeiro balão em 1897, ao acompanhar a corrida de automóveis Paris-Amsterdam, usando um triciclo que utilizava habitualmente e em longos trajetos³³.

Todavia, esclarece Godin, que “ser sportsman naquele tempo não é fazer ginástica, jogar isso ou aquilo: é ser chic, pertencer a um clube qualquer...”³⁴. E completa com base em entrevistas de Santos-Dumont à

imprensa francesa: "não se dizia técnico de aerostação, mas sportsman de aerostação" (20). Sportsman, contudo, levando-se em conta o ideário olímpico era atitude igualitária e de fair play nas competições, de acordo com a tradição inglesa que se estendeu ao continente europeu. Por esta razão Coubertin aduziu à expressão um sentido de espírito, de ética e de exemplo, dentro do figurino histórico olímpico³⁵. Portanto, a outorga do Diploma Olímpico a Santos-Dumont pelo COI foi mais um ato de reconhecimento do que uma mera premiação com vistas à promoção da própria entidade.

Reforçando o culto amador do esporte e o espírito de fair play do inventor brasileiro, importa citar suas atribuições de filantropia frequentemente postas em evidências. Neste particular, destacam-se as declarações de Santos-Dumont à imprensa nos Estados Unidos após o encontro com Thomas Edison em que discutiram o problema das patentes, motivo impeditivo do desenvolvimento da aviação naquele país: "Nunca tentei patentear minhas aeronaves e não pretendo fazê-lo. Destinarei o dinheiro que receber dos prêmios a experimentos futuros em aeronáutica" (Hoffman, p. 174).

Neste histórico encontro, Edison solicitou a Santos-Dumont a criação do primeiro clube de aeronáutica dos Estados Unidos, declarando-se a favor da participação comunitária dos veículos aéreos, à moda do pioneiro brasileiro em Paris (Hoffman, p. 177). Nesta linha de conta, na mesma ocasião, Santos-Dumont declarou "sou um amador" ao explicar sua recusa em fazer demonstrações pagas na Feira de Saint-Louis, aduzindo que "fazer exposições segundo as condições propostas exigiria profissionalismo" (Hoffman, 178).

Essas manifestações de pretensa índole "olímpica" assumidas pelo sportsman Santos-Dumont tiveram como uma das suas mais significativas comprovações a cessão dos direitos de propriedade da aeronave de competição esportiva Demoiselle (libélula), posta em atividade em 1909 como antes aqui mencionado. Em suma, o sucesso internacional deste avião pioneiro deveu-se não somente aos méritos da inovação, mas também à entrega dos desenhos e direitos a pilotos e clubes esportivos sem

custos e sob a forma de cooperação. Este procedimento deu sustentação inicial à aviação como esporte, tornando o Demoiselle um símbolo de valor histórico (Hoffman, 249;314).

Em paralelo a este empenho promocional, Santos-Dumont sempre manteve uma atitude de mobilização pública de pessoas para a prática dos esportes, como leva a crer a carta que a “Société d’Encouragement aux Sports Athlétiques” da França, criada em 1881, enviou a Santos-Dumont, comunicando o recebimento de sua cota de associado. O documento é datado de 21 de fevereiro de 1931, sendo encontrado no CENDOC da Força Aérea Brasileira (SD5030) entre vários outros que relacionam o Pai da Aviação com as raízes estabelecidas de sua vida na França.

Em suma, o Santos–Dumont “olímpico” como figura pública realmente existiu por suas atitudes de gentleman e comportamento de fair play, sua ligação com clubes esportivos e sua devoção à causa popular pela prática de esportes. Essas manifestações tiveram continuidade desde seu retorno ao Brasil antes da Primeira Guerra Mundial, até seu falecimento em 1932, sempre relacionadas a clubes esportivos, especialmente o Fluminense Football Club no Rio de Janeiro e o Tennis Club de Petrópolis (hoje, Petropolitano Foot-Ball Club), este situado na cidade de sua última morada no país natal. É possível então inferir que Santos-Dumont muito contribuiu para o legado intangível relacionado aos valores esportivos de sua época e que não foram cultivados ao longo dos anos e das sucessivas edições dos Jogos Olímpicos da mesma forma em que foi “esquecido” pelos historiadores enquanto sportsman e cultor do Esporte para Todos.

Em 1920, Santos-Dumont atingiu a culminância de suas posturas éticas e esportivas ao iniciar uma campanha internacional contra uso de aeronaves na guerra, involuntariamente em coincidência com o valor olímpico da paz como propalava Pierre de Coubertin em seus posicionamentos pessoais. Nesta ocasião Santos-Dumont descobriu as limitações de sua filantropia esportiva e de sua popularidade ao não encontrar eco para sua utopia (Hoffman p. 274). A sua identificação com seguidores fora capaz de retratá-lo numa das paredes do restaurante Maxim’s de Paris, então local preferido de celebridades locais e internacionais em visita à cidade em plena Belle

Époque (Hoffman, 64 – 65), mas não se revelou suficiente para confrontar o pragmatismo das relações internacionais numa Europa fragmentada pela guerra 1914-1918.

O excesso de pretensões de Santos-Dumont como cidadão do mundo e suas frustrações ao ver sua reputação em queda reforça a hipótese de ele ter sido uma construção mitológica quer como inventor ou esportista. Esta interpretação é compartilhada pelo historiador francês Pierre Paquier, que em 1952 já atribuía significados aos feitos de Santos-Dumont na ótica da mitologia dos grandes ídolos populares. Um indício então destacado consistiu na observação da primeira geração dos pioneiros da aviação que se manteve atuante até os anos de 1930. "Victoire égale volonté" ("a vitória surge da vontade") diz este autor ao descrever a evolução das competições aeronáuticas nas primeiras décadas do século XX³⁶.

Paquier adicionalmente enfatiza a mudança de interpretação dos pioneiros aeronautas na Europa e nos Estados Unidos: enquanto os primeiros orientaram-se para a criação-competição, os americanos concentraram-se na invenção-performance. Isto fez com que Santos-Dumont se transformasse num paradigma 'europeu' na primeira fase da aviação³⁷. Por isso, também a revista americana 'Flying', em 1914, caracterizou a evolução da aviação, privilegiando primeiramente o sentido esportivo para depois alcançar uma função de transporte: "aviation as a sport then transportation"³⁸. Mesmo cultivando uma abordagem pragmática, esta mesma fonte reconheceu a postura mítica de Santos-Dumont, colocando-o na tradição dos "heróis de Verne", referindo-se aos escritos do futurista francês³⁹.

Todavia no Brasil, a tradição de herói mítico-esportivo de Santos-Dumont revelou-se mais cedo, já em 1903, quando do primeiro retorno glorioso do 'Pai da Aviação' ao Rio de Janeiro. Para recepcionar o emergente herói brasileiro, um grupo de alpinistas escalou o Pão de Açúcar – uma elevação monumental, local também simbólico para cidade então capital do país - fazendo na face voltada para a entrada da Baía de Guanabara uma grande faixa saudando-o ainda a bordo do navio em que regressava da Europa⁴⁰. De modo significativo, em 1973, no centenário de nascimento do aviador pioneiro, o mito Santos-Dumont ainda mostrava-se sobrevivente no plano

internacional, quando uma cratera lunar recebeu seu nome como homenagem promovida pela International Astronomical Union⁴¹.

Mas esses típicos retornos ao mito original ocorreram no Brasil em 1936, de modo digno de atenção, quando quatro anos após o falecimento do Pai da Aviação, o governo de Getúlio Vargas instituiu a Lei 218 de 4/07/1936, criando o Dia do Aviador “para que esta comemoração tenha sempre condigna celebração cívica, esportiva e cultural, especialmente escolar, acentuando-se a iniciativa do notável brasileiro Santos-Dumont”⁴².



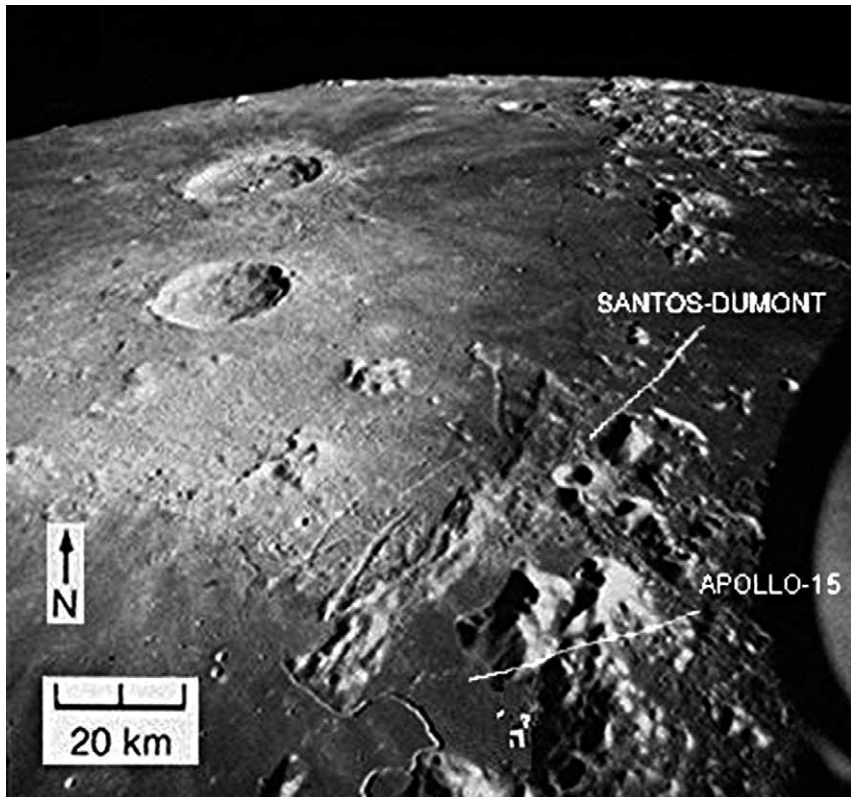
O primeiro relógio de pulso para esportistas encomendado por Santos-Dumont à Casa Cartier de Paris e ainda hoje comercializado.

The first wristwatch for sportsmen, ordered by Santos-Dumont to the Maison Cartier of Paris still commercialized today.

Photo: Maison Cartier, Paris.

Cratera na lua denominada de 'Santos-Dumont' pela International Astronomical Union (Fonte/ source: IAU website)

Lunar crater named 'Santos-Dumont' by the International Astronomical Union (Fonte/ source: IAU website)



CONCLUSÃO:
CONTRASTES ENTRE
SANTOS-DUMONT E
PIERRE DE COUBERTIN

Em termos finais, há que se dar a devida importância à negligência das instituições esportivas nacionais e a pouca atenção dos historiadores do esporte quanto ao protagonismo de Santos-Dumont no mundo olímpico internacional e no esporte em geral. Este distanciamento insere-se no reducionismo da memória olímpica do Brasil comumente apontada por vários estudos de resgate histórico⁴³.

Estamos diante, portanto, de um “esquecimento” da atribuição do Diploma Olímpico ao esportista aviador Santos-Dumont, que sugestivamente expõe Pierre de Coubertin, o regenerador dos Jogos Olímpicos, em facetas também pouco exploradas de entendimento da aviação como esporte individual e comunitário. Entre essas revelações, destacamos a declaração culminante de Coubertin antes aqui recuperada que cria uma moldura de compreensão para a outorga do Diploma Olímpico cujo receptor idealmente seria “não somente por suas qualidades atléticas, mas por suas atitudes em competições esportivas e na sua vida em sociedade”.

De fato, Pierre de Coubertin e Alberto Santos-Dumont apresentam bastantes semelhanças em suas jornadas de vida embora com papéis distintos na História Olímpica tradicional. Tais pontos de convergência podem ser apreciados no quadro de relações que segue anexado ao presente ensaio⁴⁴ e que foi construído nas perspectivas do protagonismo de ambos os líderes do esporte na Belle Époque, ora aqui delimitada entre o final do século XIX e início do século XX.

Neste período ocorreu o clímax de inovações preconizadas tanto por Coubertin como por Santos-Dumont. E nesta delimitação cultural e temporal, o Diploma Olímpico encontra um novo significado histórico por constituir um vínculo que abre à compreensão as jornadas de vida dos dois modelos de liderança do esporte moderno.

PIERRE DE COUBERTIN E SANTOS-DUMONT:
Jornadas de vida similares e diferentes histórias olímpicas
– Final do século XIX e início século XX

*PIERRE DE COUBERTIN AND SANTOS-DUMONT:
similar life journeys and different Olympic histories
– end of the 19th century and beginning of the 20th century*



Coubertin em sua sala de trabalho em Paris / *Coubertin in his office in Paris*



Santos-Dumont em sua sala de reuniões em Paris
Santos-Dumont in his meeting room in Paris

PARIS

Nesta cidade Pierre de Coubertin e Santos Dumont concentraram seus projetos e estratégias para obter impacto mundial.

LEGADO

Ambos produziram legados típicos do século XX durante suas vidas, com Coubertin criando meios de acesso social ao esporte e Santos-Dumont à aviação.

MEMÓRIA

Eles enfatizaram nos seus escritos suas vidas pessoais. Coubertin escreveu vários livros e assim também o fez Santos-Dumont, ambos criando posturas de literatos.

FORTUNA DE FAMÍLIA

Eles usaram apoio financeiro de suas famílias em proveito de seus projetos e sustentação pessoal ao longo de suas vidas.

PODERES DA ELITE E DA NOBREZA

Ambos basearam suas relações políticas na elite e na nobreza da França e da Europa.

DEFESA DE ANSEIOS POPULARES

Santos-Dumont por associação com seus empregados e Coubertin por promoção do esporte para trabalhadores (Sport pour Tous), excetuando ampla participação feminina.

SPORTSMANSHIP E AMADORISMO

Defesa radical e permanente destes valores com relação à compreensão e à prática dos esportes.

INOVAÇÃO NO ESPORTE

Tendência comum aos dois líderes, com Coubertin focalizando instituições e suas relações, e com Santos-Dumont dedicando-se à tecnologia na prática esportiva.

PROMOÇÃO INTERNACIONAL DA PAZ

Iniciativas comuns às duas figuras públicas em momentos de busca de protagonismo.

AVIAÇÃO COMO ESPORTE COMUNITÁRIO

Postura teórica de Coubertin e prática comum a Santos-Dumont.

ASSOCIAÇÃO COM CLUBES ESPORTIVOS

Suporte às atividades esportivas pessoais e eventual busca de apoio político.

VALORES DO ESPORTE

Comportamento implícito na prática esportiva e atitudes explícitas nas declarações públicas; fidelidade ao esporte por toda a vida.

REFERÊNCIAS FREQUENTES A UTOPIAS

Santos Dumont a Júlio Verne e Coubertin a Thomas Hughes (Tom Brown's School Days).

INTERNACIONALISTAS

Mas patriotas em relação aos seus países de origem.

APÓS SUCESSO BUSCA DE ISOLAMENTO SOCIAL

Coubertin em Lausanne (Suíça) e Santos-Dumont em Petrópolis (Brasil).

NOTAS E REFERÊNCIAS

1. Coubertin, P. Une Campagne de Vingt-et-un Ans (1887 – 1908), Paris 1909, p. 162 - 171. In Müller, N. et Schantz, O., Pierre de Coubertin-Texts Choisis, Weidmann, Zurich, 1986, tome II, p. 209-210. Ver também Revue Olympique, février, 1906, no. 2, p. 19 – 20.
2. IOC. The International Olympic Committee and the Modern Olympic Games. Imprimerie de la Plaine du Rhone 8. a., Aigle, 1950, p.15.
3. DaCosta, L. Atlas do Esporte no Brasil, Shape, Rio de Janeiro, 2005, p. 868. Para maiores informações sobre aviadores brasileiros durante a Belle Époque ver Sevchenko, N., Orfeu Extático na Metrôpole, Companhia das Letras, São Paulo, 1992, p. 23 – 88.
4. Consultar Atlas do Esporte no Brasil, Ibidem, p. 869. Ver também Sarmant, T. Histoire de Paris: Politique, urbanisme, civilisation. Editions Jean-Paul Gisserot, Paris, 2012.
5. Noel, F. L. & Lima, P.S. Uma Casa Muito Encantada – A Invenção Arquitetônica de Santos – Dumont, Escrita Fina, Petrópolis, 2010, p. 79 – 89; com relação à participação de Santos-Dumont no UK National Championship of
6. Golf 1915, see Anderson, J.G. Many Eminent Men Players of Golf. Sporting Life, London, Nov. 13, 1915.
7. <http://www.fai.org/about-fai/history>
8. <http://historiahoje.com/santos-dumont-moda-e-aviao>. Para informação adicional neste tema ver Visconti, R.M., Os Balões de Santos – Dumont. Capivara Editora, São Paulo, 2010, p. 13 – 83.
9. DaCosta, L. Santos-Dumont: O Primeiro Herói Olímpico do Esporte Brasileiro. IV Encontro Nacional de História do Esporte, Lazer e Educação Física, UFMG, 22 – 26 outubro de 1996. Coletânea, Belo Horizonte, 1996, p. 229 – 233;
10. Hoffman, P. Wings of Madness - Alberto Santos – Dumont and the Invention of Flight. Hyperion, New York, 2002, p. 97 – 138 (páginas referidas à edição brasileira do livro publicada pela Editora Objetiva, Rio de Janeiro, 2003).

11. Lins de Barros, H. Santos – Dumont and the Invention of Airplane, Ministério da Ciência e Tecnologia, Brasília, 2006. Para o relógio de pulso da Maison Cartier ver <http://www.chrono24.com/en/cartier/santos-dumont>.
12. Neto-Wacker, M. & Wacker, C. Brazil Goes Olympic. Agon Sportverlag, Kassel, 2010, p. 81.
13. Hoffman, p. 274.
14. Ver Napoleão, A. Santos-Dumont e a Conquista do Ar. Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica – Editora Itatiaia, Rio de Janeiro, 1988, p. 174; p. 98 na autobiografia de 1918 “O que Eu vi, o que nos Veremos”.
15. Op. Cit. DaCosta, 1996; DaCosta, 2005 and Neto-Wacker & Wacker, 2010. Hoffman, pp. 229 – 252.
16. Fonseca, G. Santos Dumont. Editora Vecchi, Rio de Janeiro, 1940. p. 306-324.
17. Op. Cit. Muller & Schantz, 1986.
18. Ibidem, p. 318-321, tome III; p. 293-298 na fonte original.
19. Ibidem, p. 325-327, tome III; fonte original: Revue Olympic, Outubro, 1906, pp. 151-154.
20. Ver dados citados em Alexandre Brigole, “Santos Dumont - The Air Pioneer”, Aero Clube do Brasil, Rio de Janeiro, 1943, p. 86-87. Ibidem, p. 88-89.
21. Cabrero dos Reis, A. Santos Dumont - Os seus Aviões e a Primazia do Voo dos Mais Pesados que o Ar. Revista do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, Vol. LIV, 1974, p. 71-90.
22. Ibidem, p. 88.
23. Lavenère Wanderley, N.F. Santos-Dumont e a sua Glória, Revista do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, vol. LIV, 1974, p. 125-166.
24. Ibidem, p. 159.
25. Hoffman, p. 174 – 176.

26. Ibidem, p. 139 – 187.
27. Ibidem, p. 171 – 187.
28. Dados comparativos elaborados por Hoffman, p. 326 e interpretações de Santos-Dumont em sua autobiografia com respeito ao design de Demoiselle como um avião “para amadores”, Cf. “O Que Eu Vi, o Que Nos Veremos”, (edição 1918). Universidade do Amazonas – DEAD, 2015, p. 15-19.
29. Autobiografia de Santos-Dumont, Op. Cit. P. 4.
30. Wykeham, P. Santos – Dumont – o Retrato de uma Obsessão. Civilização Brasileira Editora, Rio de Janeiro, 1962, p. 9.
31. Napoleão, A. Op.cit., p. 491.
32. Ibidem, p. 731.
33. Fonseca, G. Op cit. p. 50.
34. Ibidem, p. 70.
35. Pierre de Coubertin. The Olympic Idea. Discourses and Essays. Editions Internationales Olympiques, Lausanne, 1970.
36. Paquier, P. Santos–Dumont Maître d’Action. Editions Conquistador, Paris, 1952, p. 72s.
37. Ibidem, p. 23.
38. Ibidem, p. 734.
39. Ibidem, p. 732 – 734.
40. Ver Lavanère Wanderley, Op. Cit. p. 160.
41. <http://www.vaztolentino.com.br/conteudo/533-Cratera-brasileira-SANTOS-DUMONT>
42. O texto completo da Lei 218 é encontrado em Napoleão, A., Op. cit. p. 264 – 265.

43. Para comparações ver a revisão da História Olímpica brasileira elaborada por Neto-Wacker, M.F. & Wacker, C. Rio de Janeiro Goes Olympic. *Journal of Olympic History* n. 17, Dec. 2009, p. 6 – 20.

44. O quadro de relações foi construído por consultas às referências anteriores deste ensaio em adição à obra MacAloon, J. J. *This Great Symbol: Pierre de Coubertin and the Origins of the Modern Olympic Games*. University of Chicago Press, Chicago, 1981.

2. SANTOS-DUMONT:
FATOS & FOTOS
FACTS & PHOTOS

PROGR

JOURNAL RÉPUBLICAIN QUOTIDIEN

ADMINISTRATION ET RÉDACTION
85, Rue de la République, LYON

Recevoir les **CORRESPONDANCES** et **ABONNEMENTS**
à M. l'Administrateur

Les **ANNONCES** sont reçues aux Bureaux de
à LYON : 85, Rue de la République
à PARIS : 16, Boulevard Montmartre
ET DANS TOUTES LES AGENCES DE PRESSE

DU VOL AU SKI



AU GRAND REVARD Phot. L. LESCOËTES

A gauche : M. Vallot, fils de l'astronome, champion du Club des sports d'hiver (Aix-Revard-Chambéry); au milieu, l'aéronaute Giraud; à droite, M. Santos Dumont

Santos Dumont, le Brésilien de Paris, l'initiateur sportif, celui qui, le premier, en France, montra aux foules étonnées l'aéroplane, le dirigeable et l'hydroplane, Santos Dumont fait actuellement du ski au mont Revard.

C'est toujours un moyen de rester dans les zones élevées, et, à 1.545 mètres, qu'importe que l'on glisse sur des couches d'air

ou sur la molle épaisseur de la neige ! Santos Dumont est un intrépide. S'il a abandonné la navigation aérienne, ce n'est pas par prudence, c'est malgré lui : Dès qu'il a lancé un sport dans le domaine public, il s'arrête. C'est plus fort que lui.

Cet homme, en somme, n'a qu'un défaut..., mais c'est un défaut de continuité.

SD 366

Notícia em jornal francês sobre a dupla preferência esportiva de Santos-Dumont: aviação e esqui

Article in a French newspaper about Santos-Dumont's sports preferences: aviation and skiing

A BELLE ÉPOQUE COMO CONTEXTO DA NASCENTE AVIAÇÃO ESPORTIVA NA FRANÇA E NO BRASIL

THE BELLE ÉPOQUE AS THE CONTEXT OF THE DAWN OF SPORTS AVIATION IN FRANCE AND IN BRAZIL

A Belle Époque constituiu um período de renovação cultural, científica e tecnológica que marcou um estado de espírito da França – sobretudo em Paris – de duração imprecisa, mas geralmente aceita como típica do fim do século XIX e início do século XX (veja-se a expressão ‘fin-de-siècle’). Esta tendência de mudança do sentido nas artes, no lazer e nos hábitos de vida – incluindo os esportes - ocorreu em vários países europeus com impactos variados entre meados do século XIX até os anos de 1920 (Herodote.net, 2016).

Um dos símbolos mais conhecidos da Belle Époque foi a Torre Eiffel (inaugurada em 1889), com sua conotação de projeção para o futuro, dando



Torre Eiffel: símbolo da Belle Époque e da aviação esportiva
The Eiffel Tower: symbol of the Belle Époque and of sport aviation

então significado ao tema de fundo do Diploma Olímpico (criado em 1901), como também os recordes aeronáuticos de Santos-Dumont, habitualmente referenciados à identificação na cidade de Paris. Também a restauração dos Jogos Olímpicos em 1896 é geralmente citada como um dos símbolos da Belle Époque embora Pierre de Coubertin – líder da recriação – visasse, sobretudo, uma grande renovação educacional pelo esporte e um estímulo à paz entre nações ('all sports, all nations'). Mesmo assim, os Jogos Olímpicos de 1900 em Paris entraram na história dentro da moldura da Belle Époque, incluindo a Exposição Universal realizada em conjunto com os Jogos Olímpicos daquele primeiro ano do século XX.

No Brasil, a Belle Époque se manifestou por influência da França desde a Proclamação da República, em 1889, até o início dos anos de 1930, no Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre, Belo Horizonte, Manaus e Belém, cidades mais abertas ao exterior à época quer pelo comércio ou pela concentração de imigrantes. O esporte e o cinema são inovações relevantes da Belle Époque brasileira como pôs em evidência Mario de Andrade no Manifesto publicado em 1922 na revista Klaxon, ícone do Modernismo brasileiro: "Klaxon sabe que o cinematógrafo existe. Pérola White é preferível a Sarah Bernhardt. Sarah é tragédia, romantismo, sentimental e técnica. Pérola é raciocínio, instrução, esporte, rapidez, alegria, vida. Sarah = século XIX. Pérola = século XX" (DaCosta, 2005).

A visão modernista em que o esporte representava novos hábitos de vida repetiu no Brasil tendências correntes na França fin-de-siècle, duas décadas antes quando Santos-Dumont tornava-se um dos ícones da mudança cultural em progresso. E esta reprodução foi sobremodo evidente na cidade de São Paulo a julgar por relatos históricos de Nicolau Sevcenko (1992) que destacou o esporte entre as renovações por ele re-interpretadas. E neste âmbito de "raciocínio, instrução, esporte, rapidez, alegria, vida" sinalizado pelo modernismo brasileiro, surgiu também o culto à aviação esportiva então representada por Edu Chaves, outro protagonista símile a Santos-Dumont.

Eduardo Pacheco Chaves, Edu Chaves (1887-1975), nascido na cidade de São Paulo de família abastada, proprietária de fazendas de café, repe-



Os aviadores da Belle Époque constituíram um grupo típico daquele período no qual se destacou Santos-Dumont (F. Berger, 2006)

The aviators of the Belle Époque were a typical group of that period, which put a spotlight on Santos-Dumont (F. Berger, 2006).

tiu a trajetória de Santos-Dumont elegendo a França como base de sua carreira de aviador. Após estudar na Inglaterra, estabeleceu amizade com Santos-Dumont em Paris, onde obteve uma certificação de pilotagem aérea em 1911, emitida pela Fédération Aéronautique Internationale – FIA. Neste mesmo ano participou da competição “Prix des Escales” de voos de ida e volta Paris-Orleans, quando se destacou por vencer a prova usando técnicas de voos noturnos de sua criação. Em 1912, ele voltou a São Paulo onde ganhou notoriedade por se associar a Roland Garros, famoso esportista francês do tênis e da aviação, quando da criação de uma rota aérea entre São Paulo e Rio de Janeiro (Muniz Jr., 1982).

Nessas circunstâncias, Edu Chaves foi o primeiro aviador brasileiro a voar no Brasil e a partir deste fato tornou-se herói popular, pois manteve sua postura de esportista praticando o automobilismo – então em grande voga no país – e o levantamento de peso, além de se dedicar a demonstrações públicas com diversos tipos de avião, um feito comum à época por aviadores independentes e amadores. Mas sua glória definitiva surgiu em 1920 quando realizou o primeiro voo entre o Rio de Janeiro e Buenos Aires, superando contendores de várias nacionalidades, tornando-se finalmente um incontestado herói nacional. Neste particular, registra Sevckenko (1992, p. 57) que Edu Chaves e o jogador de futebol Arthur Friedenreich foram as personalidades mais famosas da cidade de São Paulo no decorrer da década de 1920 em que pese uma grande variedade de protagonistas formadores da Belle Époque paulistana.

FONTES / SOURCES

https://www.herodote.net/La_Belle_epoque_-synthese-423.php#top

Berger, F. , Les Editions Alan Sutton. Paris. 2006 (cartões postais/ post cards)

DaCosta, L.P. Atlas do Esporte no Brasil. Shape, Rio de Janeiro, 2005, p. 868.

Sevcenko, N., Orfeu Extático na Metrópole. São Paulo – Sociedade e Cultura nos Frementes anos 20. Companhia das Letras, São Paulo, 1992, p. 23 – 88.

Muniz Jr., J. Episódios e Narrativas da Aviação na Baixada Santista. Gráfica A Tribuna, Santos, 1982.



Edu Chaves (1877-1975): sucessor de Santos-Dumont na aviação esportiva; foi também protagonista da Belle Époque brasileira

Edu Chaves (1877-1975): followed in Santos-Dumont's footsteps in sport aviation; also protagonist of the Brazilian Belle Époque

RELAÇÕES DE SANTOS-DUMONT COM CLUBES ESPORTIVOS

SANTOS-DUMONT'S RELATIONSHIPS WITH SPORTS CLUBS

Os clubes esportivos constituíram apoios importantes para Santos-Dumont primeiramente como legitimadores de seus feitos aeronáuticos e posteriormente como meio de relacionamento na sua vida social e esportiva. O Aero Club de France e o Aero Club do Reino Unido mantiveram vínculos bem próximos e constantes com o aviador esportivo brasileiro durante sua fase de grandes realizações (primeira década de 1900). De volta ao Brasil, após a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), até seu falecimento em 1932, Santos-Dumont frequentou com dedicação o Fluminense Football Club do Rio de Janeiro e o Tennis Club de Petrópolis, além de se associar a outros clubes brasileiros, como no exemplo do Clube Internacional de Curitiba, Paraná, em 1916.

FONTES / SOURCES

Centro de Documentação da Aeronáutica - CENDOC

www.canalfluminense.com.br

Noel, F. L. & Lima, P.S. Uma Casa Muito Encantada – A Invenção Arquitetônica de Santos – Dumont, Escrita Fina, Petrópolis, 2010

<http://www.atleticoparanaense.com/site/noticias/detalhe/2822/Santos-Dumont-foi-scio-do-Atltico>

<http://educacao.uol.com.br/biografias/alberto-santos-dumont.htm>



Homenagem do Aero Club do Reino Unido
a Santos-Dumont em 1901 (CENDOC)

*Aero Club of Great Britain's tribute to
Santos-Dumont in 1901 (CENDOC)*



Santos-Dumont (centro) com dirigentes do Clube Internacional de Curitiba, Paraná, em 1916 (CAP, Curitiba)

Santos-Dumont (center) with managers of the Curitiba International Club, Paraná, in 1916



Internacional Foot-Ball Club

Proposta de socio

Propomos para socio honorario desta Sociedade
o Sr. Dr. Alberto Santos Dumont
natural de Minas Gerais com 42 annos de idade,
profissão, inventor estado, Solteiro residente a São Paulo
e que conosco assigna esta proposta.

O Proposto :

A. Santos Dumont

Os Proponentes :

Agostinho Moura
Augusto P. de Azevedo

Proposta de Santos-Dumont para sócio honorário, feita pelo clube Internacional de Curitiba em 1916 (entidade hoje denominada de Clube Atlético Paranaense). (CAP, Curitiba)

Proposal for Santos-Dumont to become an honorary member of the International Club of Curitiba in 1916 (today, Clube Atlético Paranaense). (CAP, Curitiba)



Monumento em homenagem a Santos-Dumont em Saint-Cloud, França, por iniciativa do Aéro-Club de France em 1913. O mesmo clube criou estátua de referência ao esportista aviador no Campo de Bagatelle, em Paris, em 1910, além de promover a condecoração de Grande Oficial da Legião de Honra a Santos-Dumont em 1930 (CENDOC).

Monument in honor of Santos-Dumont in Saint-Cloud, France; Aéro-Club de France's initiative, 1913. The same club had created a reference statue of the sport aviator in the Champs de Bagatelle, in Paris, in 1910. It also promoted the decoration of honor Grand Official of Santos-Dumont's Legion of Honor in 1930 (CENDOC).

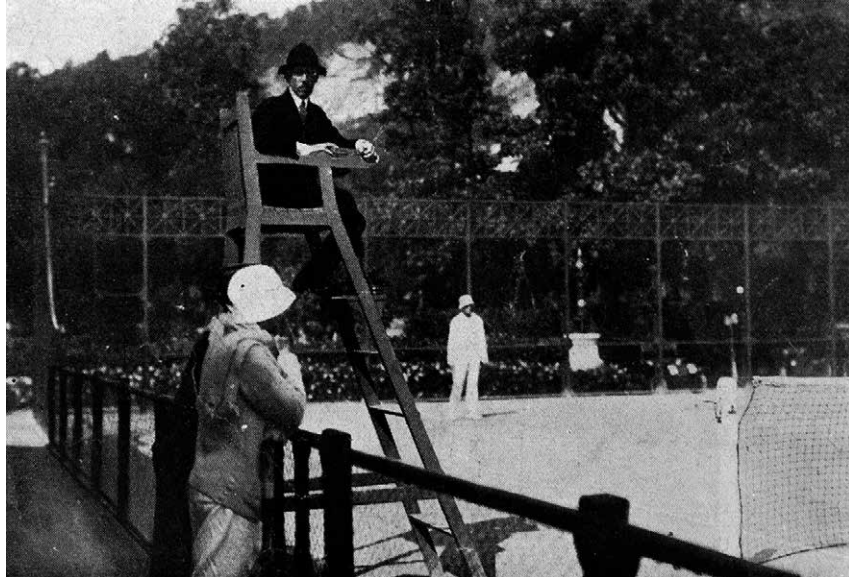
PRÁTICAS DE ESPORTES POR SANTOS-DUMONT

SANTOS-DUMONT'S SPORTS PRACTICES



Aviação esportiva individual e comunitária: Santos-Dumont transportando a aeronave "Demoiselle" em 1909 (CENDOC)

Individual and communitarian sport aviation: Santos-Dumont transporting the airplane "Demoiselle" in 1909 (CENDOC)

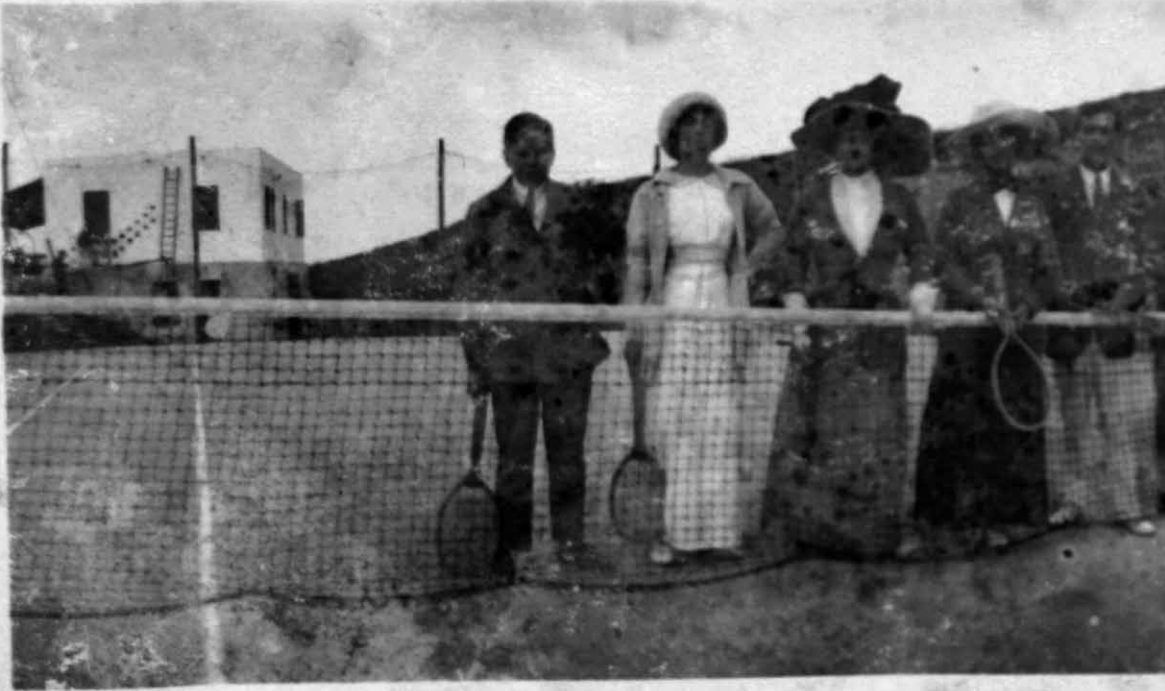


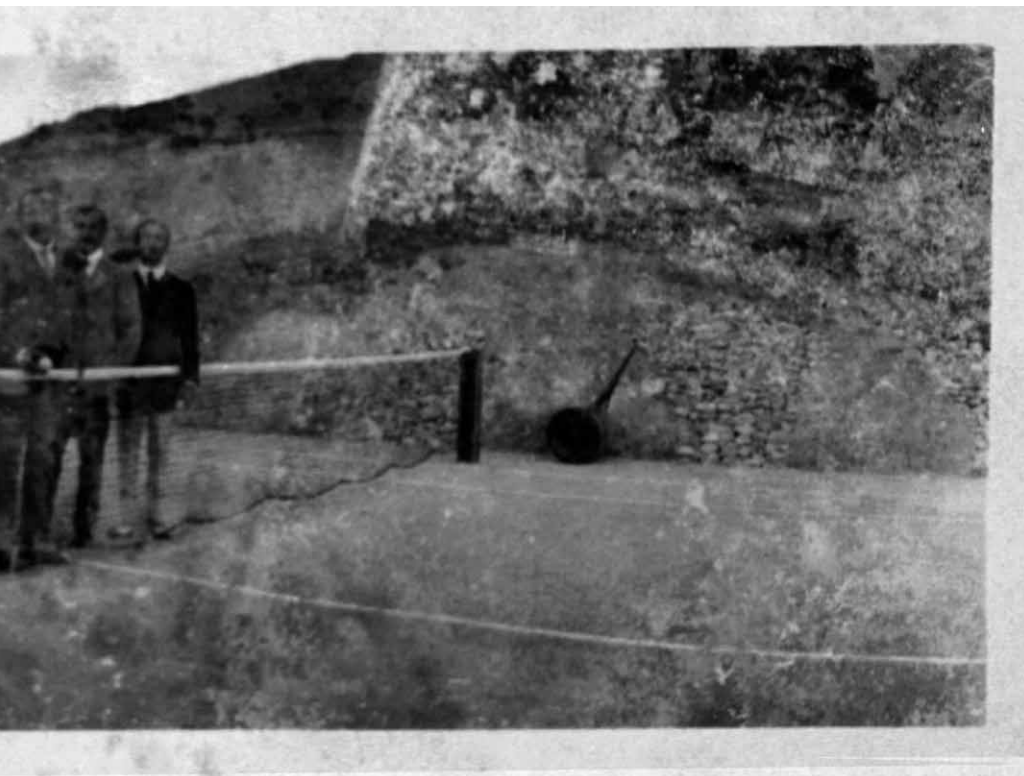
Santos-Dumont atuando como árbitro numa partida de tênis no Clube Fluminense do Rio de Janeiro, circa 1921 (CENDOC)

Santos-Dumont as chair umpire of a tennis match at the Fluminense Club of Rio de Janeiro, circa 1921 (CENDOC)



Santos-Dumont praticando esqui na Suíça nos anos de 1920 (CENDOC)
Santos-Dumont skiing in Switzerland in the 1920s (CENDOC)





Participantes femininos e masculinos da promoção do esporte de tênis organizada na residência de campo de Santos-Dumont, próximo a Paris, nos anos de 1920 (CENDOC SD4-177)

Men and women participating in a promotion of tennis as a sport organized at Santos-Dumont's country residence, near Paris, in the 1920s (CENDOC SD4-177)



Em 1928, Yolanda Pentead de São Paulo exhibe o “Transformador Marciano”, máquina inventada por Santos-Dumont para dar maior impulso nas subidas durante a prática de esqui (GENDOC).

In 1928, Yolanda Pentead, from São Paulo, exhibits the o “Martian Transformer”, machine invented by Santos-Dumont to help skiers climb up hills during ski practice (GENDOC).



Santos – Dumont praticou excursões a cavalo desde a infância segundo fonte CENDOC SD-028.

Santos-Dumont practiced equitation since his childhood, according to CENDOC SD-028.

SANTOS-DUMONT
POR ELE MESMO NO
ESPORTE E NA POLÍTICA

*SANTOS-DUMONT BY
HIMSELF IN SPORTS
AND IN POLITICS*

Deauville, 2-9-29

E - S^o D^o Adelgira

Não estou desgozados n'isto de Deauville!
Já aqui estou desde 15 de julho e talvez fique
até fins de setembro! Já estou mesmo com
ideias n'um terreno muito bonito, de sobre o
Golf! Se isto se realizar terei que fi-
car mais tempo para acompanhar a cons-
trução da "Encantada". Como sei que a
sua hora e sua família não têm amigos, vou
dar-lhe uma grande novidade: no dia 12 de No-
vembro aniversário do meu 1^o voo em Bega-
telle vou a Paris fazer-me uma grande ho-
menagem. Aqui este povo sabe ser amável.
Os hotéis já estão vazios aqui - Deauville preen-
che as vilas aí do estáo habitadas. Tenho jogado
tênis demais estou farto de 435!!

Sauidades a Albertine e todos

Homenagem de

Santos Dumont

Carta de Santos-Dumont sobre sua excessiva dedicação ao tênis (CENDOC)
Santos-Dumont's letter about his excessive dedication to tennis (CENDOC)

Querido Amigo D^o Frontin

O amigo ha de me desculpar de vir encomodar. Eu
mas aqui chegou-me uma noticia que o D^o Carlos Cavalcanti
seu collega no Senado propoz uma lei fazendo-me offi-
cial "general" da Aeronautica Militar do Brasil.

O amigo sabe como na nossa familia não soumos
forca militaristas para não dizer o contrario isto é
o horror que temos para tudo que é militar e guerra!
Ainda mais eu em Janeiro dirigi a carta que aqui
junto ao Embaixador do Brasil em Geneve; pedindo jus-
tamente a interdição da aviação na guerra e amigo
compreende de já pois que si o Governo fizes a tal nomeação
não só me seria desagradavel mas ainda me seria má
provação esquerda; serei obrigado a recuar a tal nomeação
e que só direi por um telegrama que envio ao Sr. Caval-
canti, no qual eu dizia: Pedi em Fevereiro Sociedade de Nações
interdição aviação guerra me é pois absolutamente impossi-
vel aceitar qualquer nomeação effectiva ou honoraria defor-
ta da guerra. Venho pois pedir ao amigo o que de favor
de favor ver ao Governo e quanto me seria desagradavel tal
nomeação e estou certo que elles ali não me collocarão na posi-
ção e obrigação de ter que recuar. Como o amigo sabe eu vim
para aqui docente e continuo em tratamento em Val-Mort e não sei
quello ter o prazer de ir nel os ab. Mitoes recomendo
a S^{ra} Senhora e familia. Saudades do Amigo agradecido
Alberto Santos-Dumont

Carta de Santos-Dumont ao Senador Paulo de Frontin (1919-1920)
recusando o título de general da Aeronáutica Militar do Brasil,
proposto através de lei pelo Senador Carlos Cavalcanti
(1921-1930) (CENDOC)

Santos-Dumont's letter to Senator Paulo de Frontin
refusing the title of general of Military Aeronautics of Brazil (CENDOC)

São Paulo, 14 de Julho de 1932

Meus patrícios.

Solicitado pelos meus conterrâneos mineiros moradores neste Estado, para subscrever uma mensagem que reafirma a ordem constitucional do país, não me é dado, por motivo de molestia, sair do refúgio a que forçadamente me acolhi, mas posso ainda por estas palavras escritas affirmar-lhes, não só o meu inteiro applauso, como também o apelo de quem, tendo sempre visado a gloria da sua Patria dentro do progresso harmonico da humanidade, julga poder dirigir-se em geral a todos os seus patrícios, como um crente sincero em que os problemas da ordem politica e economica que ora se debatem, somente dentro da lei magica poderão ser resolvidos, de forma a conduzir a nossa Patria a superior finalidade dos seus altos destinos.

Viva o Brazil Unido!

Santos = Dumont.

Carta pública promovendo a paz no Brasil e no mundo (CENDOC)
Public letter promoting peace in Brazil and around the world (CENDOC)

A AERONAVE DEMOISELLE FEZ DE SANTOS-DUMONT UM ESPORTISTA VOADOR

THE AIRCRAFT DEMOISELLE TRANSFORMED SANTOS-DUMONT IN A FLYING SPORTSMAN

O modelo Demoiselle ('libélula') é geralmente reconhecido como a obra prima de Santos-Dumont tendo sido concebido como uma aeronave para competições esportivas em 1908, pesando apenas 118 quilos e fabricado com bambu, seda e um pequeno motor de 30cv. Planejada para ter custos baixos, esta máquina voadora foi prevista para se tornar popular, criando então uma antecipação dos atuais ultraleves e drones. A ampla divulgação não comercial do Demoiselle consolidou definitivamente o papel chave de Santos-Dumont na nascente aviação do século XX.



Demoiselle: equipamento esportivo que antecipou os drones da atualidade (CENDOC)

Demoiselle: sport equipment which anticipated today's drones (CENDOC)

FONTE / SOURCE

<http://infograficos.estadao.com.br/especiais/a-redescoberta-de-santos-dumont/capitulo-3.php>

3. SANTOS-DUMONT, SPORT AVIATOR: THE FIRST OLYMPIC HERO OF BRAZIL

Lamartine DaCosta and Ana Miragaya

In 1905, the first ceremony to award Olympic Diplomas to relevant personalities linked to sports at the time took place at the Olympic Congress in Brussels. Theodore Roosevelt, president of the United States; Alberto Santos-Dumont, Brazilian inventor of the airplane and competitor in sports aviation; Fridjoff Nansen, Norwegian explorer of the North Pole; and William H. Grenfell, well-known educator of the United Kingdom would receive the very first awards. At that time, Pierre de Coubertin, president of the International Olympic Committee (IOC) founded in 1894, described the Olympic Diploma by its meaning attributed to the awarded whose choices “dont la rareté dit le prix et qui, ne visant point recompenser telle victoire sportive, tel record battu, telle performance accomplie pût être attribué à un homme pour l'ensemble de qualités athletiques et surtout pour l'emploi qu'il en aurait pu faire” (“reveal the rarity of the prize, not to reward such sporting victory, such broken record, such accomplished performance, which could be attributed to a man for his athletic qualities and, above all, for the use he could have made”)¹.

Later, in 1909, Olympic Diplomas had already been awarded to ten international recipients, all of whom were renowned sportsmen.² In the case of Santos-Dumont, the honor looked relevant because he was famous not only in France but also all over Europe by his prominent behavior as a sportsman, typical of the pioneer aviators of the Belle Époque³. As a pioneer aviator, this designated sportsman was celebrated as a hero in his own country still during the period in which he was most active with his inventions (1890 – 1910), which coincided with Coubertin's creation of the Olympic Diploma (1901) and the very first choices of nominees in 1905.⁴

In historical terms, Santos-Dumont and Coubertin were contemporaries. The Brazilian sportsman, born in 1873, was ten years younger than Coubertin. His family had French and Portuguese ancestry. As a child, Santos-Dumont was influenced by his father, an engineer of French descent, and fascinated by machinery. Still as a young child he learned how to drive the steam tractors and the locomotive used on his family's farm. He also participated in excursions on bicycles, and later on, in automobiles and hot air balloons; the last two options constructed by Santos-Dumont himself. His favorite sport was tennis, which he played until he died, in 1932, in Brazil. He also played golf and skied when he lived in Europe.⁵

With such devotion to sports it was not surprising that the World Air Sports Federation (Fédération Aéronautique Internationale – FAI), founded in 1905, had Santos-Dumont as one of its inspirational symbols.⁶ In all, these evidences define a periodization of sources about the life of the Brazilian sports aviator. The purpose of this research was to set out a historiography of this investigation beginning at the end of the 19th century, period which coincides with the restoration of the Olympic Games, reaching its climax during the first decade of the 20th century, and finally extended until the 1930s, following the expansion of sports worldwide.

Again it is relevant to mention that in terms of its origins aviation as a sport had several pioneers, including the American brothers Orville e Wilbur Wright, whose motivation was more commercial and pragmatic than Santos-Dumont's. As a matter of fact, this Brazilian inventor, who came from a wealthy family, did not want to register any patent of his inventions. Furthermore, during his adult life, confirming Coubertin's choice to indicate Santos-Dumont to receive the Olympic Diploma, the Brazilian pioneer exhibited himself as an explicit model of sportsman, daring and romantic, projecting his image of public personality in the city of Paris, which had become the world's center for the arts, creation of fashion and lifestyles during the Belle Époque.⁷

While the Wright brothers constructed their machines as an industrial secret with no witnesses, Santos-Dumont experienced aviation as an amateur sport, always searching for and counting on public audience, referees, and measurable results to make the records of his performances legitimate (DaCosta, 1996; Hoffman, 2003).⁸ Moreover, the Brazilian inventor developed fashion for clothes, hats and objects for aviation as a sport, including the wristwatch, originally ordered by himself to Maison Cartier de Paris, whose design, "Santos Dumont" as a brand name, and commercialization have survived for more than a century (Lins de Barros, 2006).⁹

Although Santos-Dumont enjoyed enormous popularity in a dynamic and sportive Paris, so open to the modern world, as he had consciously wanted to represent, it was the Brazilian ambassador to Belgium who received the Olympic Diploma awarded to Santos-Dumont in 1905, in Brussels, ac-

ording to a note published in the São Paulo newspaper *Correio Paulistano* of June 21, 1905. Roosevelt and Nansen also preferred to send representatives. It is important to mention that the three celebrities chosen to receive the awards might have had a more outstanding public profile than the IOC itself in the cited year. However, when historians Neto-Wacker and Wacker (2010)¹⁰ reported the ceremony and the absence of the nominees, they also highlighted that the first Brazilian aviator had become “a reluctant Olympic hero who, together with important personalities of the day, was awarded the first Olympic Diploma, in which, however, he showed little personal interest”.

This interpretation has also been partially confirmed by other sources that reveal that the Brazilian aviation pioneer was a personality who neglected homages and tributes in line with his mood or his health conditions, as when he did not answer Charles Lindbergh’s invitation for dinner in 1929 for the celebration of the first transatlantic flight, according to his American biographer, Paul Hoffman.¹¹ However, the fact that Santos-Dumont’s Olympic Diploma was received by the Brazilian ambassador to Belgium, as reported by the Brazilian press, conferred the document an official meaning, which refuted the hypothesis of negligence or rejection.

Even with the Olympic award attributed to Santos-Dumont, his Olympic identity was not fixed either in his home country or in any foreign land in spite of the fact that he had always declared in his memoirs his identification with sports in general and with sport aviation in particular. For example, the “father of flight” wrote in his 1918 autobiography (...): “Eu, para quem já passou o tempo de voar, quisera, entretanto, que a aviação fosse para os meus jovens patrícios um verdadeiro esporte” (“I, for whom the time to fly has passed, wanted, however, that aviation were a true sport for my young countrymen”).¹²

Historically speaking, Santos-Dumont may be today a case of “forgotten history”, which obscured the real meaning of the Olympic Diploma and undermined the narration of his accomplishments as a sport aviator pioneer, reducing the meaning of aviation itself as a sport. In addition to this misunderstanding, aviation had actually become above all a warlike device and

a means of transportation, whose absolute dominance also diminished the representativeness of past sports aviators. Within this context, Santos-Dumont can be understood as a case of sportsman-symbol whose influence became merely potential, once his legacy was mostly fixed on the images of an inventor, an enthusiast of technology and of adventurous life molded by his Parisian public.

The historical recovery of Santos-Dumont's aeronautical feats in Brazil only took place in the 1940s, almost a decade after his death, according to Lins de Barros (2003), the aviator's most famous biographer. Nevertheless, the rescue of Santos-Dumont as an Olympic hero only started 46 years later in Lamartine DaCosta's research of the pioneer aviator's deeds as a sportsman (1996), published only in Portuguese. The study received subsequent interpretations by the same author in the book "Atlas of Sports in Brazil" (2005) and also by Marcia Neto-Wacker and Christian Wacker (2010). Both of these last authors started an international phase of reinterpretations of Santos-Dumont within the Brazilian Olympic memory in publications in the English language.¹³

In these conditions, the present revision of Santos-Dumont's historiography as a sportsman intends to reconstruct his lifetime history from original sources – in Portuguese, in French and in English – by means of surveys done by the authors of this essay in recent years. Accordingly, the relevance of the present overview is located in a more precise knowledge, focusing on an Olympic Santos-Dumont, assuming the sports environment as the basis for his inventions within the field of modern aeronautics. Therefore, this approach is different from Santos-Dumont's traditional biographies, which are centered on Santos-Dumont as an inventor, project deviser and constructor of balloons and airplanes, of popular and promotional character, adjusted to the fin-de-siècle life in Paris.

Santos-Dumont as a sportsman was rescued through research done at the Olympic Museum in Lausanne, Switzerland, by Ana Miragaya, co-author of this study. She located collections of two illustrated magazines about sports themes, published in Paris in the late 19th century and early 20th century: "La Vie au Grand Air" and "Le Sport Universel Illustré". These pub-

lications registered in detail the conquests of Santos–Dumont, always related to the sports world in Paris and in France. His trials and achievements are contextualized below with information also related to sports found in traditional literature about the heroic aviation pioneer.

Both “La Vie au Grand Air” and “Le Sport Universel Illustré” focused on competition rituals, descriptions of airships, performances, competition sequencing and the reactions of the public, always regarding the lifestyle related to sports. These procedures were different from the usual ways of registering facts typical of the newspapers of that time, which were more oriented not only to the daily life of France but also to the novelties represented by the aeronautic experiments conducted by the flamboyant personality of Santos-Dumont. The newspapers directed attention to sensationalistic pieces, fads, and anecdotes, as it can be verified in the analyses of Paris press reevaluated by Paul Hoffman one century later.¹⁴ Another observed characteristic is related to the authorship of the news articles, which were signed by specialized commentators according to their sport disciplines in both magazines. This routine was more related to technical observations, which made them different from the reports of the daily newspapers habitually written without the identification and usually subject to editing processes.

SANTOS-DUMONT: SPORT-AVIATION ROLE MODEL

A first indication of the distance Brazilian and international historians took from Santos-Dumont as a sportsman is found in the collection of documents about the pioneer aviator’s life, published in 1940 by Godin da Fonseca.¹⁵ In this publication there is a list of 18 pages with names of people of different nationalities who were related to the feats of the first ‘aeronaut’. This list did not include Pierre de Coubertin or any other personality of the small group that made up the IOC at the dawn of the 20th century.

However, the texts recovered by Norbert Müller and Otto Schantz, historians of IOC President Pierre de Coubertin, show registers about the

Olympic Diploma, awarded for the first time in 1905 by the recently created IOC.¹⁶ These records show evidence about the reasons why Santos-Dumont was chosen by Pierre de Coubertin as a model of Olympic values. The renovator of the Olympic Games considered aviation as a sport of that time. Symptomatically, Müller & Schantz highlighted the *Revue Olympique* (IOC's official magazine), in its July 1907 edition, in which Coubertin signed an article with the suggestive title "Les Frontières Sportives de l'Aviation" (The Sporting Borders of Aviation).¹⁷ Nevertheless, before this very edition, Coubertin had already written a note emphasizing balloon race as a sport.¹⁸

Away from Coubertin's influence, based on documents that appear in collected writings celebrating Santos-Dumont's accomplishments, it is possible to confirm that sport aviation had reached its climax at the beginning of the 20th century. The first FAI "Bulletins" – especially the November 12, 1906 edition – features Santos-Dumont as a "sportsman"¹⁹ and related to the word "record" and to other sports rituals, such as referees, stopwatches, programmed competitions, etc.²⁰ According to Cabrero dos Reis (1974), Santos Dumont established the first certified records of aviation in the world, controlling time and distances.²¹ Also, he was the very first man to be called "aeronaut".²²

In this particular, Lavenere Wanderley (1974), author who collected news about Santos-Dumont's performances in the international press of that time, transcribes a note that appeared in the newspaper 'Paris Sport' of July 15, 1901, which defines the pioneer aviator as "a true sportsman, in every sense of the word".²³ This very source also registers Santos-Dumont's visit to the United States in 1902 to participate in a balloon race at the Saint Louis Exposition, same location where the third edition of the Olympic Games would take place in 1904. At that time, President Theodore Roosevelt – also to be awarded with an Olympic Diploma in 1905 – invited Santos-Dumont for dinner in Washington, which reveals the guest's relevance.²⁴ This fact was also confirmed in details by Paul Hoffman.²⁵

As a matter of fact, Hoffman reports Santos-Dumont's visit to the United States as traumatic in terms of competition ethics because his balloon was found irreparably damaged in the New York Customs. As a result,

Santos-Dumont gave up his participation in Saint Louis. To Hoffman, this villainous event reveals the aggressiveness of the so-called “patent war” among the first airship manufacturers located in North America.²⁶ In addition, a study developed by Mauro Vicente Salles, historian and first lieutenant of the Brazilian Air Force (FAB), ratifies not only Santos-Dumont’s dedication to sports but also his frustration with the events that made him give up competitions in the United States at the beginning of the 20th century (Documentation Center of the Brazilian Air Force – CENDOC).

The frustration Santos Dumont had with non-sporting actions in the United States, in contrast with Paris’s festive and amiable environment, was nevertheless made up for, still according to Hoffman, as Santos-Dumont met Thomas Edison, at the time considered a renowned inventor of international recognition. Edison, on that occasion, declared to the press his admiration and respect for Santos-Dumont’s technological solutions as well as for his ethical attitudes of public personality, highlighting Santos-Dumont’s gentlemanly attributes.²⁷ Significantly, Edison’s authorized opinion was confirmed three years later with Coubertin’s nomination to be awarded the nascent Olympic Diploma, always considering Santos-Dumont’s attitudes as a sports model.

SANTOS-DUMONT: THE LEADING PROTAGONIST OF SPORT AVIATION

Santos-Dumont’s attitudes towards sport can be better understood from a historical perspective at aviation as a sport before airships became means of transportation and tools of war. Considering only Paris and France – centers of world prominence in aeronautical innovation during Coubertin’s and Santos-Dumont’s lifetime – the dominant environment favorable to sports contests was linked not only to a lifestyle that privileged social contact in the great outdoors but also to people’s quick mobility, always associated with freedom of choices. By corollary, it is possible to consider that such options stimulated the sport use of bicycles, automobiles, balloons and airships, in single fashion or in combinations, as Santos-Dumont himself experimented and, by hypothesis, influenced Pierre de Coubertin in his writings about ballooning and aviation.

These new social practices supported by technology were substance of signed articles of the French publications already mentioned: *La Vie au Grand Air* and *Le Sport Universel Illustré*. A typical example of specialization and of authorship identified is related to *La Vie au Grand Air*'s columnist Emmanuel Aimè, who frequently signed articles, within the studied period, about sport aviation and about Santos-Dumont. In the edition of May 28, 1899, pages 439-440, of this very publication, Aimè discourses about a demonstration of ballooning promoted by the *Aéro-Club de France*, which took place in the streets and central parks of Paris – Bois de Boulogne, in particular – under the leadership of Santos-Dumont. The text examines discussions of possible organization of balloon competitions in locations in the city with high circulation of people and vehicles, discussing the possibilities of creating a more efficient manageability of the balloons. To the newspaper commentator, Santos-Dumont's solutions for the dirigibility of airships (wires and petrol engines) demonstrated increasing progress. In addition, in his comments related to the audience, Aimè included personalities of great social and political representation in Paris, who would guarantee the continuity of the project of the *Aéro-Club de France*.

This text can be considered a starting approach of the exposure of Santos-Dumont's successful flights in the French press, especially by its most provocative title: "Le Pari de M. Santos Dumont" ("Santos-Dumont's Bet"). Likewise, in the edition of December of 1899 of the same magazine (p. 178-180), Emmanuel Aimè discourses about the theme "L'Aérostation" ("The Aerostation") as a new sport discipline, focusing basically on the role played by aero clubs in the organization and the ruling of competitions between airships. He mentions various examples of French balloonists who classify the "dirigeables" (dirigibles) by type of equipment, location of practice and possibilities of future competitions with money prizes. At the end of the article, Aimé goes back to Santos-Dumont considering him as the greatest promise of the development of the "Aeroestation" as an emerging sport, as Santos-Dumont had until that date experimented two types of dirigibles and put into practice his balloon No. 3, with 500 cubic meters (20 meters of length and 7,5 meters of diameter). To sum up, both 1899 selected texts allow us to understand the initial inventions of Santos-Dumont inserted in the sports world as well as his own means to support his next undertakings in airships, going from "lighter-than-air" to "heavier-than-air"

with diversified repercussions not only in France, but also in other European countries, the United States and Brazil.

Next, Santos-Dumont's photograph appeared on the cover of "La Vie au Grand Air" of September 30, 1900. The magazine breaks news highlighting dirigible No. 3's good performance, emphasizing its manageability and engine. The headline names the Brazilian inventor "gentleman-aeronautique" praising once more his ingenuity and tenacity, welcoming the arrival of a phase of progress for the foundation of "Aeroestation" as a sport. Similar approaches are found in the magazine "Le Sport Universel Illustré" of July 27, 1901, in a text of the aeronautic sports news analyst Frantz Reichel, when he describes the performances of the dirigible No. 5, constructed in Santos-Dumont's hangar. However, in this case, the praises are more emphatic considering that the Brazilian sports inventor was searching for utopic results, but justifiable (p. 483). At the end of the article, Reichel declares: "Pour les débuts, le XXe siècle sera un siècle heureux. Il aura donné à l'homme la direction des ballons; Jules Verne et Robida auront été de bons prophètes" (p. 485). ("For the beginning, the 20th century will be a happy century. It has given humanity the direction of the balloons; Jules Verne and Robida have been good prophets").

Besides all the praise to Santos-Dumont, both magazines kept the technical sense of the construction of the new aeronautic sport, keeping Santos-Dumont as reference of progress update in the field of the new aeronautics. For example, "Le Sport Universel Illustré" of October 19, 1901, published a text by Reichel analyzing the high costs of maintenance and support of dirigibles, which had created the grandeur of hangars, highlighting the one sponsored by Santos-Dumont. Another relevant event is shown in the edition of October 26, 1901, in which Reichel announces with several photographs and comments the conquest of the Deutsch de la Meurthe prize of 100 thousand francs by Santos-Dumont, when he rounded the Eiffel Tower in his dirigible No. 5 on a marked trajectory and using the maximum time of 30 minutes (p. 692-694). In this edition the title "Aerostation" is used, with a historical subtitle: "Santos Dumont Triomphe" ("Santos-Dumont Succeeds"). This article also displays the information that the sport aviator would share part of the prize with the poor of Paris.

In 1903, “Le Sport Universel Illustré” of May 12 describes dirigible No. 9 reporting the need to construct hangars in other cities besides Paris because of the growing number of aeronautic competitors (p. 319). The same magazine, in its October 29, 1903 edition, reports an accident with the dirigible Lebaudy, which competed against Santos-Dumont’s flying machines, emphasizing a more perception of the risks of “Aerostation” as a sport.

In 1904, in “La Vie au Grand Air” of March 10, the commentator François Peyrey reports the dawn of aeronautics in France (p. 192). In this very theme of the cited magazine, the edition of August 11 describes the organization of “Coupe de Femmes Aéronautes” (“Cup of Women Aeronauts”) already in its second edition (p. 648). The tone of the article in this case is that of social changes, in which women’s independence was gaining prominence. However, the sense of innovations having sports as a framework showed itself more clearly with the technological advancements. This way, on January 5th, 1905, this very publication announced the launching of Santos-Dumont’s dirigible No. 13, describing its aerodynamic improvements, which was complemented by the news published on September 1, 1905.

Coming back to “Le Sport Universel Illustré”, it is important to point out that the July 17, 1906 edition announced the “Grand Prix Aéro-Club de France”, which included more than a dozen dirigibles, including Santos-Dumont’s participation. However, the most relevant news of the year was found in the November 17 edition, when with great prominence and with various photographs, the magazine proclaimed the historic flight of the aircraft 14-Bis, also known as “oiseau de proie” (bird of prey), created and piloted by Santos-Dumont. According to “Le Sport Universel Illustré”, it was the first public and successful exhibition of a heavier-than-air aircraft. Before the edition of September 23 of the same year, the airship 14-Bis had been introduced in its technical details (p. 560-561). This fact suggests that Santos-Dumont had chosen this sports magazine as the instrument to create a public environment to give support to his greatest invention, probably because of the magazine’s technical content of previous articles.

This thesis becomes more truthful with the examination of four editions of “Le Sport Universel Illustré”, which analyzed the state of the art of the

“Sport Aéronautique”, published during the second semester of 1906. In the very first edition, October 3, 1906, G. Lemeunier comments in his article on the recent developments of the “Aerostation” from the fact that the Great Prize of the Aéro-Club de France, with its first dirigibles contest in 1903, had achieved participation of seven countries in its fourth edition, in 1906. To the cited commentator, “il semble qu’une heureuse rivalité se soit élevée entre les nations pour la conquête de l’air. L’Allemagne, l’Espagne, l’Angleterre, l’Amérique se préoccupent fiévreusement de la question. Toutes ces nations ont leurs aéronautes et leurs aérostats, toutes également ont étudié différents modèles de dirigeables” (“it appears that a happy rivalry has been raised between the countries for the conquest of the air. Germany, Spain, England, the United States are feverishly worried about the question. All these nations have their aeronauts and their aerostats, all equally have studied different models of dirigibles”) (p. 638).

In the sequence, with the same title “Le Sport Aéronautique”, the edition of November 11, 1906, of “Le Sport Universel Illustré”, in a text also signed by G. Lemeunier, there is an analysis of the arrival of relevant institutional and financial support to aviation as a sport. In this particular, according to Lemeunier, the attempt to conquer the Archdeacon Prize by the airplane 14-Bis of Santos-Dumont would be a signal of a new era for the “Aerostation” due to a change in technology (p. 673). Another piece of evidence was that of the association of the Aéro-Club de France with the Science Academy of France with the objective to create new machines to substitute dirigibles (p. 674). To sum up, according to Lemeunier, “the heavier-than-air aircraft is the order of the day” (p. 675).

The third article, which appears in the November 23, 1906 edition follows in theme and title the new tendencies of aviation as a sport from the impact caused by the airplane 14-Bis and by Santos-Dumont’s declarations about his perspectives in terms of the replacing dirigibles with airplanes (p. 702). Lemeunier, in this case, writes about his interviews with various French sport aviators, concluding that the general environment was of creation and adherence to innovations (p. 703). This optimism explains the continuation of the theme, which is finished by Lemeunier with an article with the title “Dirigibles and Airplanes”, published on December 30, 1906 by “Le

Sport Universel Illustré”. And in these circumstances several airplanes in experiments in various locations around France are introduced anticipating a greater contest of technologies, suggesting that the field of Bagatelle in Paris, occupied first by Santos-Dumont’s dirigibles, would tend to become an aerodrome for airplanes. In this purpose the commentator declares: “Si l’ aérostation ne chôme pas, l’ aviation est loin d’être inactive” (“If the aérostation is not active, aviation is far from being inactive”, p. 799).

This last declaration can give meaning to the tendencies that came after the 14-Bis’s pioneer flight and were extended until World War I, which started in 1914. In other words, aviation as a sport survived, but became marginal and dependent due to the true war of airplane manufacturers and the respective developers of aeronautic technology, concentrated in Europe and in the United States. Santos-Dumont, in this context, was kept as a protagonist faithful to his principles, progressively abandoning industrial competition, but concentrating on the conception of an airplane model for sport competitions.

Although not assumed as such, the Olympic attitudes of the most praised aeronautic inventor of the 20th century originated the very first sport design aircraft of the world, called “Demoiselle” (“Dragonfly”) launched in 1909, after several years of trials and improvements. Out of the 20 models of aircraft conceived by Santos-Dumont, this was the one of greatest international penetration with 300 reproductions in the United States and several European countries. The considerable acceptance of the Demoiselle, above all for its beauty and aerodynamic design, transformed it into FAI’s symbol for various decades and in recent times inspired the creation of aircraft for “amateur” use.²⁸

Stated briefly, the literature specialized in sports about the role played by Santos-Dumont in terms of aviation as a sport according to what has been reviewed here can finally be synthesized by a citation of another French publication, the newspaper “Le Miroir des Sports”, founded in 1920. This newspaper led the sports press in France until 1944, following standards of journalism closer to reality and the present time. The chosen excerpt is a reproduction of the edition of November 19, 1924 (p. 370), in which there is

the article “Il y a Dix-huit Ans l’Audacieux Aviateur Santos-Dumont, à Bagatelle, Volait sur une Distance de 220 Mètres et Tenait l’ Air 21 Seconds” (“Eighteen years ago the daring aviator Santos-Dumont flew a distance of 220 meters in the air for 21 seconds on the Bagatelle field.”). It is therefore a summary of the sport representativeness of the Brazilian aeronaut and inventor in France, two decades apart from his most relevant achievement:

“Santos-Dumont, qui est un précurseur et qui doit aux romans de Jules Verne sa carrière de conquérant de l’air, n’est pas, on le voit, un visionnaire indifférent aux jeux athlétiques de notre époque. Il vit avec son temps, mais il dédaigne les honneurs et la tribune officielle; il goûte le sport pour le sport” (“Santos-Dumont, who is a pioneer and owes to Jules Verne’s novels his career of conquest of the air is not, as we see him, a visionary indifferent to the athletic games of our times. He lives his time, but he looks down on the honors and the official tribune; he enjoys the sport for the sport”).

SANTOS-DUMONT: THE OLYMPIC HERO OF SPORT AVIATION

Certainly the “enjoyment of the sport by the sport” today, nevertheless, appears to be a synthesis of Santos-Dumont’s reconstructed memory. On the other hand, the confirmation of the influence of Jules Verne on Santos-Dumont was done by himself in his 1918 autobiography, when he declared that he had read the adventures with flying machines narrated by the famous French writer, whose collection of novels he had already visited before 10 years of age.²⁹ Later on, when he was 18 years old, Santos-Dumont, in his first trip to Europe, in the 1890s, participated in bicycle, automobile and hot air balloon contests, and climbed Mont Blanc in Switzerland. These achievements were forever printed on Santos-Dumont’s memory (Wykeham, 1962).³⁰

Significantly, during his adulthood, Santos-Dumont was recognized more clearly as a sportsman as it can be observed in the documental collection put together by Aluizio Napoleao in 1988. For example, the ‘Times’, London newspaper, in its edition of November 11, 1901, reports a banquet offered by the Aero Club of England in honor of the Brazilian inventor, also

dedicated to the "sport of ballooning".³¹ Years later, the magazine 'Flying', edited in the United States, in its November edition of 1915, reports the achievements of the pioneer of aviation, introducing him as "Alberto Santos Dumont, the Brazilian Sportsman... who took up cycling, automobiling and aeronautics when they were in their embryonic state"³².

In turn, the relationship established between cycling, car racing, and aeronautics in Santos-Dumont's sports career, found interpretative support in Godin da Fonseca, one of the Brazilian historians of the phase of recuperation of the memory of the "father of flight" in the 1940s. Crossing sources, this author concluded that Santos-Dumont had had inspirations for the construction of his first balloon in 1897 while he followed the car race Paris-Amsterdam using the tricycle he handled in his everyday outings and also in his long routes.³³

However, Godin da Fonseca explains, "to be a sportsman at that time did not mean to do gymnastics or play this or that sport: it meant to be chic, to be a member of a club ...", and he adds the following, based on interviews of Santos-Dumont to the French press: "he did not consider himself as a technician of aerostation, but as a sportsman of aerostation".³⁴ The expression "sportsman", taking into consideration the Olympic ideal, was the fair play attitude in competitions, according to the English tradition that was extended to the European continent. For this reason, Coubertin added to the expression a sense of spirit, of ethics and of example, within the Olympic historical model.³⁵ Therefore, the award of the Olympic Diploma to Santos-Dumont by the IOC was more a fact of recognition than a mere promotional prize to put a spotlight on the IOC itself.

Reinforcing the amateur cult of sports and the fair play spirit of the Brazilian inventor, it is relevant to cite his values-led actions which were frequently exposed. In this particular, it is relevant to mention Santos-Dumont's declarations to the press in the United States soon after his meeting with Thomas Edison when they discussed the problem of the patents, impeding reason to the development of aviation in that country: "I have never tried to patent my airships and I do not intend to do so. I will allot the money I get from the prizes I get to future experiments in aeronautics" (Hoffman, p. 174).

In this historical meeting, Edison asked Santos-Dumont to create the first club of aeronautics in the United States. He declared himself in favor of community participation of aerial vehicles in the way suggested by the Brazilian pioneer in Paris (Hoffman, p. 177). On the same occasion, Santos-Dumont declared “I am an amateur”, when he explained his refusal to do commercial demonstrations, adding that “to do exhibitions according to the proposed conditions would demand professionalism” (Hoffman, p. 178).

These attitudes of supposed “Olympic” spirit assumed by sportsman Santos-Dumont had as one of his most meaningful evidences the cession of the rights of property of the sports competition aircraft *Demoiselle*, starting in 1909 as reported earlier in this text. In short, the international success of this pioneer airplane was due not only to the merits of innovation but also to the delivery of the drawings and rights to pilots and sports clubs at no cost whatsoever and under cooperation. This procedure gave initial support to aviation as a sport turning *Demoiselle* into a symbol of historical value (Hoffman, p. 249 and p. 314 upon citation from Lins de Barros).

Santos-Dumont’s favorable and dedicated attitude towards sports was not related to his own practice, only. He was concerned with people’s engagement in sports, as demonstrated by the letter that the “*Société d’Encouragement aux Sports Athlétiques*” (Society for the Encouragement of Athletic Sports) of France, founded in 1881, sent to Santos-Dumont, acknowledging the receipt of his membership dues. This document, issued on February 21, 1931, is housed at the Documentation Center of the Brazilian Air Force (CENDOC of FAB - SD5030), among various others which relate the “father of flight” to the roots he had established in France.

In short, the “Olympic” Santos–Dumont as a public figure actually existed by his behavior of fair play, his gentlemanly attitudes, his strait and continuous association with sports clubs and his devotion to the practice of sports for himself and for others. These manifestations continued even after he came back to Brazil before World War I, where he devoted himself, until his death in 1932, to various sports clubs, especially Fluminense Football Club in Rio de Janeiro and the Tennis Club of Petropolis (today, Petropolitano Foot-Ball Club), his last residence in his home country. It is then possible to infer that Santos-Dumont had greatly contributed for the intangible legacy

related to sports values, which were not cultivated throughout the years and the successive editions of the Olympic Games. The invention of the airplane alone contributed for the “father of flight” to be “forgotten” by historians as both a sportsman and a promoter of Sport for All.

In 1920, nonetheless, Santos-Dumont reached the climax of his ethical and sports postures when he started an international campaign against the use of aircraft in wars, coinciding with the Olympic value of Peace as Pierre de Coubertin disseminated in his personal and institutional positioning. On this occasion, Santos-Dumont discovered the limitations of his sports philanthropy and of his popularity when he did not find echo for his utopia (Hoffman p. 274). His identification with followers was able to portray him on a wall of the restaurant Maxim’s of Paris, but it was not enough to face the warlike pragmatism of international relations in Europe, already fragmented by the war 1914-1918 (Hoffman 64-65 with reference to Maxim’s).

Santos-Dumont’s excess of ambitions as citizen of the world and his frustrations when he saw his reputation in decline reinforce the hypothesis that he had been a mythological construction either as an inventor or as a sportsman. This interpretation is shared by the French historian Pierre Paquier, who in 1952 already attributed meanings to Santos-Dumont’s accomplishments from the viewpoint of great popular idols mythology. A piece of evidence then consisted in the observation of the first generation of aviation pioneers who had remained active until the 1930s. “Victoire égale volonté” (“the victory comes from the will”) says this author as he describes the evolution of aeronautic competitions of the first decades of the 20th century.³⁶

In addition, Paquier emphasizes the change in the interpretation of the aviation pioneers in Europe and in the United States: while the former aimed at creation-competition, the latter focused on invention-performance. This transformed Santos-Dumont in a European paradigm during the first phase of aviation.³⁷ That is why the American magazine ‘Flying’, in 1914, also characterized the evolution of aviation, placing the sports sense in the first place and then reaching the transportation objective: “aviation as a sport then transportation”.³⁸ While cultivating a pragmatic approach, this very source recognized the mythic posture of Santos-Dumont, placing him

within the tradition of "Verne's heroes", as it referred to the writings of the French novelist.³⁹

Nevertheless in Brazil, the tradition of the mythic-sportive folk hero was revealed earlier, already in 1903, when the "father of flight" visited Rio de Janeiro for the first time after he won the Deutsch de la Meurthe prize. In order to welcome the emergent Brazilian hero, a group of mountain climbers mounted the Sugar Loaf, a monumental rock located at the entrance of Guanabara Bay – place which is also symbolic for the city, at the time, capital of the country – fixing on the side facing the sea an enormous banner saluting Santos-Dumont still aboard the ship that was coming from Europe.⁴⁰ Significantly, in 1973, in the centennial of his birth, the myth Santos-Dumont still survived internationally as a lunar crater was named in his honor, by the International Astronomical Union.⁴¹

However, these typical returns to the original myth took place in Brazil in 1936, in a very special manner, when four years after the Brazilian aeronautical engineer's death, the Vargas administration passed Law No. 218 of July 4 /1936, creating the "Aviator Day" "para que esta comemoração tenha sempre condigna celebração cívica, esportiva e cultural, especialmente escolar, e acentuando-se a iniciativa do notável brasileiro Santos-Dumont" ("so that this special date can always have deserved civic, sportive and cultural celebration, especially in schools, emphasizing the initiative of this remarkable Brazilian, Santos-Dumont").⁴²

CONCLUSIONS

In conclusion, this memento of the aviator folk hero for his celebration in the sports world has been neglected not only by the Brazilian sports institutions but also by today's sports historians, as it has happened with other relevant facts related to the Olympic Movement in Brazil.⁴³ This forgetfulness from Olympic history viewpoint and from broader perspectives would also include the meanings of the Olympic Diploma, a theme which has been little studied, but which also reveals Pierre de Coubertin's perception in relation to the sportsman's ideal profile during the phase of restoration of the Olympic Games, "not only for his athletic qualities but for his attitudes

in sports competitions and his life in society”, as it has been here previously quoted from the Olympic Games restorer.

As a matter of fact, Pierre de Coubertin and Alberto Santos-Dumont had a lot in common, which can be observed in the relationship chart annexed to this essay⁴⁴, which addresses the typical protagonism embedded in the Belle Époque of sport. This period was here set out from the late 19th to the early 20th century, which represented the climax of innovative deeds of both Pierre de Coubertin and Santos Dumont. The Olympic Diploma finds then a new meaning being mostly a comprehensive bond of both innovators in modern sport's journeys despite their different roles in Olympic History, as usually exposed today.

NOTES AND REFERENCES

1. Coubertin, P. Une Campagne de Vingt- et – un Ans (1887 – 1908), Paris 1909, p. 162 - 171. In Müller, N. et Schantz, O., Pierre de Coubertin-Texts Choisis, Weidmann, Zurich, 1986, tome II, p. 209-210. See also *Revue Olympique*, février, 1906, no. 2, p. 19 – 20.
2. IOC. The International Olympic Committee and the Modern Olympic Games. Imprimerie de la Plaine du Rhone 8. a., Aigle, 1950, p.15.
3. DaCosta, L. Atlas of Sport in Brazil, Shape, Rio de Janeiro, 2005, p. 868. For further information on Brazilian aviators during the Belle Époque see Sevcenko, N., *Orfeu Extatico na Metropole*, Companhia das Letras, Sao Paulo, 1992, p. 23 – 88.
4. *Ibidem*, p. 869. See also Sarmant, T. *Histoire de Paris: Politique, urbanisme, civilisation*. Editions Jean-Paul Gisserot, Paris, 2012.
5. Noel, F. L. & Lima, P.S. *Uma Casa Muito Encantada – A Invenção Arquitetônica de Santos – Dumont*, Escrita Fina, Petrópolis, 2010, p. 79 – 89; for the participation of Santos-Dumont in the UK National Championship of Golf 1915, see Anderson, J.G. *Many Eminent Men Players of Golf*. Sporting Life, London, Nov. 13, 1915.

6. <http://www.fai.org/about-fai/history>
7. <http://historiahoje.com/santos-dumont-moda-e-aviao>. For background acknowledgement in this issue see Visconti, R.M., *Os Baloes de Santos – Dumont*. Capivara Editora, Sao Paulo, 2010, p. 13 – 83.
8. DaCosta, L. Santos-Dumont: O Primeiro Herói Olímpico do Esporte Brasileiro. IV Encontro Nacional de História do Esporte, Lazer e Educação Física, UFMG, 22 – 26 outubro de 1996. Coletânea, Belo Horizonte, 1996, p. 229 – 233; Hoffman, P. *Wings of Madness - Alberto Santos – Dumont and the Invention of Flight*. Hyperion, New York, 2002, p. 97 – 138 (pages for the Brazilian edition of the book, Editora Objetiva, Rio de Janeiro, 2003).
9. Lins de Barros, H. Santos – Dumont and the Invention of Airplane, Ministério da Ciência e Tecnologia, Brasília, 2006. For Cartier wristwatch see <http://www.chrono24.com/en/cartier/santos-dumont>.
10. Neto-Wacker, M. & Wacker, C. *Brazil Goes Olympic*. Agon Sportverlag, Kassel, 2010, p. 81.
11. Hoffman, p. 274.
12. See Napoleao, A. Santos-Dumont e a Conquista do Ar. Instituto Histórico e Cultural da Aeronáutica – Editora Itatiaia, Rio de Janeiro, 1988, p. 174; page 98 in the 1918 autobiography "O que Eu vi, o que nos Veremos".
13. Op. Cit. DaCosta, 1996; DaCosta, 2005 and Neto-Wacker & Wacker, 2010.
14. Hoffman, pp. 229 – 252.
15. Fonseca, G. Santos Dumont. Editora Vecchi, Rio de Janeiro, 1940. p. 306-324.
16. Op. Cit. Muller & Schantz, 1986.
17. Ibidem, p. 318-321, tome III; pages of original source: 293-298.

18. Ibidem, p. 325-327, tome III; original source: Revue Olympic, Octobre, 1906, pp. 151-154.
19. See data set by Alexandre Brigole, "Santos Dumont - The Air Pioneer", Aero Clube do Brasil, Rio de Janeiro, 1943, p. 86-87.
20. Ibidem, p. 88-89.
21. Cabrero dos Reis, A. Santos Dumont - Os seus Aviões e a Primazia do Voo dos Mais Pesados que o Ar. Revista do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, Vol. LIV, 1974, p. 71-90.
22. Ibidem, p. 88.
23. Lavenere Wanderley, N.F. Santos Dumont e a sua Glória, Revista do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, vol. LIV, 1974, p. 125-166.
24. Ibidem, p. 159.
25. Hoffman, p. 174 – 176.
26. Ibidem, p. 139 – 187.
27. Ibidem, p. 171 – 187.
28. See comparative data elaborated by Hoffman, p. 326 and interpretations from Santos-Dumont in his autobiography about the design of Demoiselle as an airplane "for amateurs", Cf. "O Que Eu Vi, o Que Nos Veremos", (1918 edition). Universidade do Amazonas – DEAD, 2015, p. 15-19.
29. Santos-Dumont's autobiography, Op. Cit. P. 4.
30. Wykeham, P. Santos – Dumont – o Retrato de uma Obsessão. Civilização Brasileira Editora, Rio de Janeiro, 1962, p. 9.

31. Napoleao, A. Op.cit., p. 491.
32. Ibidem, p. 731.
33. Fonseca, G. Op cit. p. 50.
34. Ibidem, p. 70.
35. Pierre de Coubertin. The Olympic Idea. Discourses and Essays. Editions Internationales Olympiques, Lausanne, 1970.
36. Paquier, P. Santos–Dumont Maître d’Action. Editions Conquistador, Paris, 1952, p. 72s.
37. Ibidem, p. 23.
38. Ibidem, p. 734.
39. Ibidem, p. 732 – 734.
40. See Lavanere Wanderley, Op. Cit. p. 160.
41. <http://www.vaztolentino.com.br/conteudo/533-Cratera-brasileira-SANTOS-DUMONT>
42. The full text of the Law 218 is found in Napoleao, A., Op. cit. p. 264 – 265.
43. For comparisons see the overview of the Brazilian Olympic History that has been elaborated by Neto-Wacker, M.F. & Wacker, C. Rio de Janeiro Goes Olympic. Journal of Olympic History n. 17, Dec. 2009, p. 6 – 20.
44. The relationship chart was constructed by means of consult to the previous sources referred in this essay in addition to MacAloon, J. J. This Great Symbol: Pierre de Coubertin and the Origins of the Modern Olympic Games. University of Chicago Press, Chicago, 1981.

*PIERRE DE COUBERTIN AND SANTOS-DUMONT:
SIMILAR JOURNEYS AND DIFFERENT OLYMPIC HISTORY
– Late 19th and early 20th century*

PARIS

In this city both Pierre de Coubertin and Santos-Dumont concentrated their headquarters to reach world impact.

LEGACY

Both became originators of 20th century's typical legacies during their lifetimes, with Coubertin bringing great access to sport and Santos-Dumont to aviation as a sport.

MEMOIRS

They emphasized their life history in their writings. Coubertin wrote several books and so did Santos Dumont, in search of literati profiles.

WEALTHY FAMILIES

They used financial support of their families in their projects and in their personal living throughout their lives.

ELITE AND NOBILITY POWER

Both based their own political relations on France's and Europe's upper class and aristocracy.

ADVOCACY OF POPULAR ASPIRATIONS

Santos-Dumont by association with his employees and engagement of people in sports and Coubertin by the promotion of sports for the working class (Sport pour Tous), not including women's participation.

SPORTSMANSHIP AND AMATEURISM

Radical and permanent defense of these values in relation to the understanding of sport.

INNOVATION IN SPORTS

Common tendency in both leaders, with Coubertin focusing on sport institutions and their relationships and with Santos-Dumont devoting himself to technology for sport and daily life.

INTERNATIONAL PROMOTION OF PEACE

Common initiatives of both personalities as they searched for protagonism.

AVIATION AS A COMMUNITY SPORT

Coubertin's theoretical posture and Santos-Dumont's common practice.

ASSOCIATION WITH SPORTS CLUBS

They provided support to both leaders' own personal sports activities and eventual search for political support

SPORT VALUES

Implicit behavior in their sports practice and explicit attitude in public declarations; faithfulness to sports throughout their lives.

FREQUENT REFERENCES TO UTOPIAS

Santos-Dumont to Jules Verne and Coubertin to Thomas Hughes (Tom Brown's School Days) Internationalists, but patriots in their relationship with their original countries

AFTER SUCCESS, SEARCH FOR SOCIAL ISOLATION

Coubertin in Lausanne (Switzerland) and Santos-Dumont in Petropolis (Brazil)



SANTOS-DUMONT, AVIADOR ESPORTISTA:
O PRIMEIRO HERÓI OLÍMPICO DO BRASIL

*SANTOS-DUMONT, SPORT AVIATOR:
THE FIRST OLYMPIC HERO OF BRASIL*

PESQUISA / RESEARCHERS

Lamartine DaCosta & Ana Miragaya

GRAPHIC DESIGN

Evlen Lauer

Com o cenário dos Jogos Olímpicos Rio 2016, a presente obra tem como objetivo principal homenagear Alberto Santos-Dumont como primeiro herói olímpico do Brasil, pioneiro da aviação e *sportsman*. Este lado do esportista, pouco conhecido, valoriza o perfil do herói Olímpico já premiado pelo Comitê Olímpico Internacional em 1905 através do Diploma Olímpico.

Partindo de extensa pesquisa com fontes primárias e secundárias de vários países, demonstra-se que os feitos de Santos-Dumont aconteceram no ambiente dos clubes e federações da aviação esportiva no início do século XX. Neste período, o Barão Pierre de Coubertin liderava a restauração dos Jogos Olímpicos em seus primeiros passos, apoiando então a aviação como competição esportiva e atribuindo a Santos-Dumont um papel de modelo de *sportsman*. Considerando este fato esquecido pelos historiadores resgata-se um delineamento mais completo das realizações do inventor do avião e Patrono da Força Aérea Brasileira, tanto em seu país natal como em perspectivas internacionais.

Having the Rio 2016 Summer Olympic Games as the background scene, this book aims to pay tribute to Alberto Santos-Dumont as the very first Olympic hero of Brazil, pioneer of aviation and sportsman. Santos-Dumont's dedication to sports, thoroughly exposed now in this new book, treasures the profile of the Olympic hero awarded by the International Olympic Committee with the first Olympic Diploma in 1905.

Extensive research in primary and secondary sources from several countries has demonstrated that Santos-Dumont's achievements took place in the clubs and federations of sport aviation at the beginning of the 20th century. Within this period of time, Baron Pierre de Coubertin took the first steps towards the restoration of the Olympic Games, supporting aviation as a sport competition and attributing to Santos-Dumont the role model of sportsman. Starting from this fact, forgotten by historians, the authors of this book have rescued a more complete profile of the accomplishments of the inventor of the airplane and Patron of Brazilian Air Force, not only in his home country but also in the international scene.

