

Fundação Casa de Rui Barbosa

Programa de Pós-Graduação em Memória e Acervos

Mestrado Profissional em Memória e Acervos

Michelle Nunes Basile Papakyriakou

**Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont: um centro
de memória para o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER)**

Rio de Janeiro

2020

Michelle Nunes Basile Papakyriakou

Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont: um centro de memória para o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Memória e Acervos da Fundação Casa de Rui Barbosa, para obtenção do grau de Mestre em Memória e Acervos.

Área de Concentração: Linha de pesquisa 1 – Patrimônio documental: representação, gerenciamento e preservação de espaços de memória.

Orientador: Prof^a. Dr.^a Claudia S. Rodrigues Carvalho

Rio de Janeiro

2020

CATALOGAÇÃO NA FONTE

FCRB

P213e

Papakyriakou, Michelle Nunes Basile

Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont: um centro de memória para o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) / Michelle Nunes Basile Papakyriakou. – Rio de Janeiro, 2020. 111f.

Orientadora: Profa. Dra. Claudia S. Rodrigues Carvalho.

Dissertação (Mestrado em memória e acervos) – Programa de pós-graduação em memória e acervos, Fundação Casa de Rui Barbosa, 2020.

1. Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont – Rio de Janeiro (RJ), Brasil. 2. Brasil. Ministério da Aeronáutica. 3. Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (Brasil) - INCAER. 4. Arquiteto Attilio Correia Lima. 5. Aviação – Brasil – História e Memória. 6. Morro do Castelo – Rio de Janeiro (RJ). I. Carvalho, Claudia Suely Rodrigues, orient. II. Título.

CDD: 629.198153

Responsável pela catalogação:
Bibliotecária – Carolina Carvalho Sena CRB 6329

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta dissertação.

Assinatura

Data

Michelle Nunes Basile Papakyriakou

**Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont: um centro de memória para
Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Memória e Acervos da Fundação Casa de Rui Barbosa, para obtenção do grau de Mestre em Memória e Acervos.

Área de Concentração: Linha de pesquisa 1 – Patrimônio documental: representação, gerenciamento e preservação de espaços de memória.

Aprovado em ____ de _____ de _____.

Orientador:

Prof. Prof^a. Dr.^a Claudia Suely Rodrigues Carvalho
FCRB

Banca examinadora

Prof. Prof^a. Dr.^a Ana Lúgia Medeiros
FCRB

Prof. Prof^a. Dr.^a Carla M. Teixeira Coelho
FIOCRUZ

Rio de Janeiro

2020

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a Deus que me capacitou, ao meu marido que me apoiou, ao meu pai que sempre foi minha inspiração acadêmica, aos meus irmãos que sempre acreditaram em mim, meus sobrinhos e cunhado.

AGRADECIMENTOS

À Fundação Casa de Rui Barbosa, pela oportunidade de realizar o mestrado na área de memória e acervo, onde a visão acadêmica dessa Instituição pode nos permitir uma perspectiva diferenciada sobre as memórias, bem como a relação do acervo para a reconstrução dessas memórias, nos proporcionando meios para que pudéssemos desenvolver nosso trabalho acadêmico.

A minha orientadora Claudia Carvalho, que ousou como arquiteta e contribuiu com seu cabedal de conhecimento no desenvolvimento desse trabalho que envolve a arquitetura e centro de memória.

Aos Professores da Banca Examinadora, por terem aceitado o convite e por suas colocações, contribuindo no enriquecimento dessa pesquisa.

Aos meus professores, aos meus colegas de turma do mestrado: Madalena Schimidt, Carolina Marques Paula, Douglas Fasolato, Elizabeth Alves, Dijavan Mascarenhas, Rosely Gonçalves Coutinho, Landa Araújo, Simone Carvalhar, Stefania Paiva, Thaiza Menezes, Anne Busquet; turma que estava sempre disposta de forma a se ajudar mutuamente e a secretaria, a biblioteca do mestrado.

A equipe de trabalho da Biblioteca do INCAER que trabalhou direto comigo: Gaspar, Maia, De Paula e quem me ajudaram com apoio moral Garcia, Ribeiro Neto e Gonçalves, minha gratidão.

Ao meu marido Carlos e a minha irmã Giselle por me ajudarem com a revisão da dissertação, minha família – primos, tios, o cunhado Vinicius e a família dele – que sempre me sustentaram moralmente na hora em que eu mais precisava. Assim como minha amiga Juliana Gil no início da seleção do mestrado. Bem como todas as pessoas que demonstraram o apoio que tanto precisei. E por todos que colaboraram direta e indiretamente para a conclusão deste trabalho, meu muito obrigado.

“Fisicamente, habitamos um espaço, mas, sentimentalmente, somos habitados por uma memória.”

José Saramago

RESUMO

PAPAKYRIAKOU, Michelle Nunes Basile. *Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont: um do centro de memória para o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER)*. Rio de Janeiro. 2019. 62 f. Qualificação (Mestrado Profissional em Memória e Acervos) – Programa de Pós-Graduação em Memória e Acervos, Fundação Casa de Rui Barbosa, Rio de Janeiro.

A antiga Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont é uma edificação que se tornou um expoente da arquitetura moderna brasileira, um elemento constitutivo da memória histórica do Brasil e do Rio de Janeiro, bem como na história da aviação nacional. Construído na década de 30, às margens da Baía de Guanabara, cartão postal da cidade do Rio de Janeiro. O material utilizado para o aterramento desse local foi o do desmonte do Morro do Castelo, marco de fundação da cidade em 1565. O governo realizou um concurso para a escolha do projeto arquitetônico do edifício que foi construído nesse sítio; o escolhido foi o do Arquiteto Atílio Correia Lima, precursor da arquitetura moderna no Brasil, tornando-se o primeiro aeroporto a realizar voos comerciais no País. Em 1942 os hidroaviões caem em desuso e o edifício cai no ostracismo; sendo reivindicado pelo Ministério da Aeronáutica, o edifício passa a ser usado como clube. Com a construção de vias de acessibilidade automotivas, a prefeitura do Rio de Janeiro no projeto urbanístico, prevê a demolição do edifício mobilizando arquitetos para o seu tombamento. Posteriormente ao seu tombamento, na década de 80, o Ministério da Aeronáutica indica esse edifício para que seja a sede do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – INCAER, com o intuito de preservar a história da aviação civil e militar e valorizar essa edificação. Por toda essa representatividade pretendemos propor ao INCAER a criação de um centro de memória que valorize a edificação histórica e, ao mesmo tempo, possibilite seu usufruto pela sociedade.

Palavras-chave: Hidroaviões; Arquitetura Moderna, INCAER; Centro de Memória.

ABSTRACT

PAPAKYRIAKOU, Michelle Nunes Basile. *Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont: uma proposta de criação do centro de memória do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – INCAER*. Rio de Janeiro. 2019. 62 f. Qualificação (Mestrado Profissional em Memória e Acervos) – Programa de Pós-Graduação em Memória e Acervos, Fundação Casa de Rui Barbosa, Rio de Janeiro.

The old Estação de Hidroaviões of Santos Dumont Airport is a building that has become an exponent of modern Brazilian architecture and a constitutive element of the historical memory of Brazil and Rio de Janeiro, as well as in the history of national aviation. It was built in the 30's, at the edge of Baía de Guanabara which is a postcard of the Rio de Janeiro city. The material used for the grounding of this site was the dismantling of the Morro do Castelo, a city's foundation landmark in 1565. The government held a contest to choose the architectural design of the building that was built on this site; the chosen was the one of the Architect Attilio Correia Lima, forerunner of the modern architecture in Brazil, becoming the first airport to conduct commercial flights in the country. In 1942 the seaplanes fall into disuse and the building falls into ostracism; being claimed by the Ministry of Aeronautics, the building is now used as a club. With the construction of automotive accessibility roads, the urban project of the government of the city of Rio de Janeiro provides the demolition of the building mobilizing architects for its overturning. After its overturning in the 1980s, the Ministry of Aeronautics indicated this building to be the Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – INCAER head office in order to preserve the history of civil and military aviation and enhance this building. For all this representativeness we intend to propose to INCAER the creation of a memory center which values the historical building and at the same time enables its function for the society.

Keywords: Seaplanes; Modern Architecture; INCAER; Memory Center

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Vista do Morro do Castelo pela baía de Guanabara, século XVII.....	22
Figura 2	Passagem de Sua Majestade, D. João VI, sob os arcos da Rua Direita.....	23
Figura 3	Rio e Morro do Castelo 1873.....	24
Figura 4	Morro do Castelo ao fundo a Baía de Guanabara e na frente e direita da foto a Biblioteca Nacional.....	26
Figura 5	Foto aérea do Arsenal de Guerra e da Ponta do Calabouço c.1920 antes do aterramento.....	27
Figura 6	Vista aérea da Esplanada do Castelo, Av. Rio Branco e da Exposição de 1922.....	29
Figura 7	Mapa da Exposição de 1922 relacionando o espaço ocupado com o atual.....	29
Figura 8	Esplanada do Castello, e Ponta do Calabouço.....	30
Figura 9	Ponta do Calabouço, Holland, S. H.....	31
Figura 10.	Ponta do Calabouço aterrada conforme o planejamento urbanístico.....	32
Figura 11	Planejamento do aterramento da Ponta do Calabouço pelo urbanista Alfredo Agache.....	33
Figura 12	Reportagem sobre a decisão tomada por Getúlio Vargas o incentivo da aviação no Rio de Janeiro.....	34
Figura 13.	Reportagem trata da criação de um aeroporto na ponta do Calabouço.....	35
Figura 14	Reportagem sobre a Aviação e o governo.....	36
Figura 15	Reportagem sobre a assinatura para a construção do Aeroporto Santos Dumont.....	37
Figura 16	Reportagem da Revista Asas sobre o embate mesmo após a autorização..	38
Figura 17	Inauguração do Aeroporto Santos Dumont.....	40
Figura 18	Um hidroavião da Panair do Brasil aguardando o embarque de passageiros no cais flutuante do Terminal de Passageiros da Pan American.....	41

Figura 19	A frente da Estação de hidroaviões Passageiros da Pan American.....	41
Figura 20	Capa da publicação Brazil Buils de 1943 onde aparece a Estação de Hidros.....	42
Figura 21	Fundo do edifício Estação de Hidros que aparece na capa da publicação Brazil Buils de 1943.....	42
Figura 22	Croqui desenhado por Atilo Correia Lima do edifício Estação de Hidroaviões Santos Dumont.....	44
Figura 23	Planta baixa Estação de Hidros.....	44
Figura 24	Foto do Attílio Correia Lima.....	46
Figura 25	Cartão postal voo do Dornier.....	47
Figura 26	Dornier posado sobre as águas.....	48
Figura 27	Vista interna de um Dornier.....	48
Figura 28	Consolidated PBY Catalina FAB.....	49
Figura 29	Lateral da Estação de Hidros.....	50
Figura 30	Frente do edifício da Estação de Hidros.....	51
Figura 31	Área interna da Estação de Hidros.....	51
Figura 32	Embarque de passageiros da Estação de Hidros.....	52
Figura 33	Estação de Hidros.....	52
Figura 34	Construção do elevador da Perimetral e ao fundo a Estação de Hidroaviões	54
Figura 35	Construção do elevador da Perimetral e ao fundo a Estação de Hidroaviões e o COMARIII.....	55
Figura 36	Elevador da Perimetral.....	56
Figura 37	Fachada do INCAER.....	59
Figura 38	Livro sobre do Domingos Barros.....	60

Figura 39	Organograma INCAER de 1986- 2010.....	64
Figura 40	Organograma INCAER de 2010-2016.....	65
Figura 41	Nome da Biblioteca do INCAER com a heráldica do Instituto.....	67
Figura 42	Biblioteca do INCAER – área externa.....	68
Figura 43	Biblioteca do INCAER – área interna (acervo).....	69
Figura 44	Análise dos Centros de Memória.....	82
Figura 45	Projeto Caminhos do Brasil-Memória: Palácio Tiradentes e mais dez museus e espaços culturais do Centro da Cidade do Rio de Janeiro.....	87
Figura 46	Sugestão do Organograma do CM do INCAER Sugestão do Organograma do CM do INCAER.....	92



LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CM	Centro de Memória
COMAR III	Terceiro Comando Aéreo Regional
CENDOC	Centro de Documentação da Aeronáutica
DPHAN	Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
EB	Exército Brasileiro
FA	Forças Armadas
FAB	Força Aérea Brasileira
INCAER	Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MB	Marinha do Brasil
MUSAL	Museu Aeroespacial
REBIND	Rede de Bibliotecas do Ministério da Defesa
REDEBIA	Rede de Bibliotecas Integradas da Aeronáutica
SISCULT	Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO.....	16
1	DO SÍTIO A CONSTRUÇÃO DO EDÍFICIO DA ANTIGA ESTAÇÃO DE HIDROAVIÕES DO AEROPORTO SANTOS DUMONT.....	21
1.1	Escolha do Sítio: aspectos históricos.....	21
1.2	Plano Agache e a projeção de uma cidade com edificações modernas.....	28
1.2.1	<u>O Projeto Arquitetônico.....</u>	40
1.2.2	<u>Os Hidroaviões.....</u>	46
1.3	Construção da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont.....	49
1.4	O Edifício Estação de Hidroaviões: uso, tombamento e transformações.....	53
1.4.1	<u>A Avenida Perimetral.....</u>	53
1.4.2	<u>O Processo de Tombamento.....</u>	56
2	O INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA – INCAER.....	59
2.1	Criação do INCAER e a concepção do seu acervo	62
2.1.1	<u>Biblioteca do INCAER e seu acervo.....</u>	67
2.2	O acervo como construtor da memória institucional.....	70
2.2.1	<u>Memórias: suas funções, os meios e os armazenadores para a sua reconstrução</u>	70
2.3	A memória institucional na área militar.....	72
2.3.1	<u>A Marinha e sua memória.....</u>	73
2.3.2	<u>O Exército e sua memória.....</u>	75
2.3.3	<u>A Aeronáutica e sua memória.....</u>	76
2.3.3.1	A formação da memória institucional do INCAER através do seu acervo	77
3	PROPOSTA DE UM CENTRO DE MEMÓRIA DO INCAER.....	79
3.1	O Centro de Memória do INCAER: uma reconstrução da memória institucional e valoração da identidade.....	83
3.2	Objetivos.....	85

3.3	Objetivos específicos	85
3.4	Fases do projeto	86
3.4.1	<u>Planejamento estratégico do Centro de Memória do INCAER</u>	88
3.4.2	<u>Política de acervo e levantamento da produção documental</u>	89
3.4.3	<u>Definição de atribuições do Centro de Memória</u>	91
3.4.3.1	Definição da estrutura organizacional.....	92
3.4.4	<u>Definição de recursos humanos</u>	94
3.4.5	<u>Definição de infraestrutura</u>	94
3.4.6	<u>Definição de software</u>	98
3.5	Concepção do plano de aplicação do projeto	98
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	103
	REFERÊNCIAS	106

INTRODUÇÃO

Se habitássemos ainda nossa memória, não teríamos necessidade de lhe consagrar lugares. Não haveria lugares porque não haveria memória transportada pela história. (NORA, 1993, p.8)

O presente trabalho aborda a memória do patrimônio edificado e o acervo que está abrigado nessa edificação. Esse lugar de memória edificado que foi consagrado e transportado pela história é a Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont, edificação que atualmente vem sendo “habitada” pelo Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, o INCAER. O intuito desse Instituto é ser um fomentador e disseminador da cultura e da história da Aeronáutica; nesse sentido, ele é detentor de um acervo especializado nessa área, fazendo com que também seja estudado como componente constitutivo da memória.

Entendendo que o conjunto “edifício-acervo” constitui um lugar onde a memória e a história fazem parte da construção das “ideias”, dos imaginários locais e individuais da cidade do Rio de Janeiro e da Aeronáutica e que devem ser perpetuadas por serem fontes propagadoras desse processo memorial, devemos considerá-lo como uma lembrança que “é, em larga medida, uma reconstrução do passado com a ajuda de dados emprestados do presente e, além disso, preparada por outras épocas anteriores e onde a imagem de outrora manifestou-se” (HALBWACHS, 2004, p.75-76).

Nesse sentido, a antiga Estação de Hidroaviões Santos Dumont¹ é considerada “ele mesmo um difusor, gerando o uso”, segundo Nora (1993), de categorias de “lugares da memória”, observando o espaço físico como um meio para a formação da memória coletiva e individual.

Atualmente a edificação abriga o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), uma instituição dedicada à preservação da memória da Força Aérea Brasileira (FAB), cujo acesso deveria ser mais amplo, pois constituem – edifício e acervo – importante patrimônio para a construção da identidade da cidade do Rio de Janeiro, onde

¹ Edificação tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, inscrito no Livro de Tombo das Belas Artes – Volume I, instituído pelo Decreto-lei nº 25, 30 de novembro de 1937, folha 82, número de inscrição 438, processo número: 552-T-56.

o acervo e edificação são propulsores tanto do resgate memorial e indenitário do indivíduo que mora na cidade quanto do local onde eles estão inseridos. Assim sendo, quando Choay (2006) aborda essa perspectiva, podemos compreender a importância da edificação na memória local em que o “monumento e cidade histórica, patrimônio arquitetônico e urbano: estas noções e suas sucessivas figuras esclarecem de forma privilegiada o modo como as sociedades ocidentais assumiram sua relação com a temporalidade e construíram sua identidade” (CHOAY, 2006, p.205).

A antiga “Estação de Hidroaviões Santos Dumont” deve ser entendida como um lugar histórico, devendo ela ser ressaltada tanto na memória da cidade quanto na dos indivíduos que assim trabalham no centro da cidade, bem como na memória daqueles que visitam a capital do Rio de Janeiro. Esse espaço passou por diversos usos ao longo do tempo e o sítio sofreu diversas transformações, desde o desmonte do Morro do Castelo, o aterramento da Ponta do Calabouço, a construção e a demolição do elevador da perimetral e, por último, a saída da perimetral para a criação do Boulevard Olímpico.

Entendendo esse edifício como um patrimônio e um lugar da memória da cidade, propomos a criação de um centro de memória do INCAER, que tal patrimônio edificado possa ser preservado e difundido, informacional e culturalmente, como também possa ser divulgado o Instituto e atividades lá realizadas, dando, assim, maior visibilidade ao ambiente cultural das Forças Armadas e um maior reconhecimento da sociedade civil. A criação de um centro de memória possibilitará a valoração histórica e cultural, bem como ampliará a relação do edifício com o Instituto, consolidando-se como um local para pesquisar, desenvolver, divulgar, preservar e estimular as atividades referentes à memória e à cultura da Aeronáutica Brasileira. Ampliando, assim, a divulgação e o acesso ao edifício, bem como ao acervo da cultura aeronáutica, criando outros vínculos com a sociedade.

A pesquisa sobre o valor do edifício e do seu acervo busca identificar: a representatividade da Estação de Hidroaviões Santos Dumont como um elemento arquitetônico constitutivo da memória social da Aeronáutica Brasileira e a relação do espaço arquitetônico com a memória da cidade do Rio de Janeiro; o entendimento do processo de tombamento do edifício que o destacou como um expoente da arquitetura moderna, tornando-o um bem cultural nacional (tombamento pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN); a enumeração das transformações urbanas do

sítio; a análise das mudanças de funções de uso do edifício e a identificação do processo de criação de um acervo especializado na área da aviação brasileira.

Todos esses pontos abordados sobre a edificação, enquanto memória, precisavam ser entendidos para propor que esse bem edificado pudesse ter uma função de maior destaque no ambiente cultural da aeronáutica e da cidade. Ressaltamos dessa forma que a arquitetura é um dos agentes de ativação das memórias, pois

Ruskin atribuiu à memória uma destinação e um valor novos do monumento histórico. Nós podemos viver sem [a arquitetura] adorar nosso Deus sem ela, mas sem ela não podemos nos lembrar. (CHOAY, 2006. p.138)

Assim é a edificação Estação de Hidroaviões Santos Dumont um monumento histórico, um expoente da arquitetura moderna brasileira que transmuta memórias, experiências, destila o passado e não simplesmente o reflete, sendo entendido no mais amplo sentido como uma fonte de informação e um espaço físico onde a memória se manifesta, pois a edificação se apoia no “passado vivido”. A sua conceituação e perpetuação para futuras gerações depende do seu uso, que deve prevenir sua deterioração, como ressalta Carvalho (2015, p.142). Na atualidade percebe-se um interesse crescente pela conservação preventiva do patrimônio edificado e que a abordagem preventiva de bens imóveis vem desde a Antiguidade, com aquisições significativas no século XIX e maior desenvolvimento no século XX.

O edifício da antiga Estação de Hidroaviões Santos Dumont, com sua arquitetura de linhas retas e claras, após a demolição do elevador da perimetral, retornou à sua “vida” e ao seu papel que teve na cidade, quando da sua construção. A arquitetura moderna, geométrica e funcional, inspirada no pensamento contemporâneo, realístico, utilitário e esquemático, oferece nesta construção um dos seus mais altos e significativos padrões (AEROPORTO, 1996, p.58).

Entendendo a história do edifício, a memória da cidade através dele e do Instituto que nele habita, a presente pesquisa tem como proposta a criação de um centro de memória do INCAER, que ressalta o uso do edifício e do acervo pertencente ao Instituto e se insere na linha de pesquisa sobre o patrimônio documental: representação,

gerenciamento e preservação de espaços de memória do programa de Pós-Graduação em Memória e Acervos da Fundação Casa de Rui Barbosa.

O interesse em produzir uma pesquisa sobre um Centro de Memória para o INCAER me foi despertado devido às atividades que estava desenvolvendo como bibliotecária na FAB. O despertar sobre essa pesquisa ocorreu em 2015 quando passei na seleção para ingressar no quadro da FAB como militar temporário², ficando três anos na Aeronáutica, pois anteriormente tinha servido como militar temporário na MB, passando lá cinco anos. Nesse período em que estava na MB comecei a desenvolver atividades relacionadas à memória institucional. Ingressando no INCAER, o Brigadeiro interessou em saber das atividades que eu desenvolvia na MB e direcionou-me também para pesquisa sobre a memória institucional do Instituto e, como consequência desse trabalho, foi produzido um artigo e um projeto de pesquisa sobre o Centro de Memória do INCAER.

Na pesquisa e no estudo realizado sobre esse edifício, o Instituto e seu acervo foram baseados nas informações que foram levantadas antes de sair da Aeronáutica, pois com o advento da pandemia ocorrida em 2020 o Instituto e outros centros culturais os quais seriam visitados por mim ficaram fechados. Assim, a metodologia utilizada foi o da pesquisa bibliográfica baseada nos manuais dos centros de memória disponíveis em meio virtual e na construção dos teóricos cujos conceitos nos dessem respaldo para a fundamentação teórica deste trabalho. No campo de arquitetura moderna do Brasil trabalhamos com os seguintes autores: Claudia Carvalho, Henrique E. Mindlin, Lauro Cavalcante; no campo da memória e cultura: Aleida Assmann, Pierre Nora, Maurice Halbwachs; no campo do patrimônio cultural: Françoise Choay e Ulpiano Toledo Bezerra de Menezes; na história do Rio de Janeiro Nireu Oliveira Cavalcanti e Wilson Barbosa, na fotografia Boris Kossoy.

Entendemos, portanto, que deveria ser empregada metodologia na pesquisa para que fosse desenvolvido esse trabalho e o entendimento sobre essas fontes de informação foi do seguinte modo:

- estudo da bibliografia sobre: patrimônio cultural, memória social, arquitetura moderna, história da aviação e do Rio de Janeiro;

² O tempo máximo que podemos ficar como militar temporário é de oito anos.

- estudo das imagens fotográficas e icnográficas referentes à cidade do Rio de Janeiro;
- estudo sobre o edifício da Estação de Hidroaviões Santos Dumont, que levamos em consideração o objetivo pelo qual foi construído, bem como o desuso e reuso dessa edificação pela Aeronáutica.

O trabalho está estruturado da seguinte forma: o primeiro capítulo da dissertação buscamos a contextualização histórica do terreno – a Ponta do Calabouço – e a importância do espaço, onde discorreremos sobre o aterramento, as mudanças urbanísticas, a demolição do Morro do Castelo e o que irá ser construído nesse sítio. Em outro capítulo trataremos sobre a construção da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont, o seu uso, o tombamento e sua reutilização até ser conhecido como é nos dias atuais.

Tratado o processo pelo qual passou essa edificação e a forma de como foi usufruída, abordaremos em outro capítulo sobre quem está atualmente no edifício: o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – INCAER, onde versamos a formação dessa organização até os dias atuais, bem como a sua importância para a história, a cultura e a memória na aviação civil e militar. Exposto a relevância do INCAER, do seu acervo e da edificação que os abriga, apresentamos em um capítulo a proposta de um Centro de Memória do INCAER com intuito de fazer com que ele possa ser um lugar consagrado na área da história da cidade e da memória da aviação de forma que as pessoas possam usufruir desse espaço.

Entretanto, os estudos e as informações aqui expostos na dissertação foram de certa forma limitados pelo impedimento de visitas aos centros culturais, bibliotecas e arquivos devido ao ano de 2020 ter ocorrido a pandemia da COVID-19 (razão a qual esses locais permaneceram fechados, com alguns só reabrindo em dezembro de 2020), limitando a elaboração de ideias e o desenvolvimento da pesquisa que estava sendo realizada. Portanto, o trabalho discorreu em fontes que eu já tinha - principalmente as informações sobre o INCAER - da época em que eu tinha trabalhado na Instituição e de fontes encontradas no meio virtual, como sites dos centros de memória, centros culturais civis e militares, bem como de materiais disponibilizados nesses meios.

1. DO SÍTIO À CONSTRUÇÃO DO EDIFÍCIO DA ANTIGA ESTAÇÃO DE HIDROAVIÕES DO AEROPORTO SANTOS DUMONT

Para entender a importância histórica da edificação da antiga Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont³ faz-se necessário compreender o espaço em que ela foi construída, importante área para o entendimento da sua relevância no contexto urbano da Cidade do Rio de Janeiro.

Esse sítio possui características peculiares; dentre elas, uma das mais relevantes é a reforma urbanística da cidade do Rio de Janeiro conforme o projeto do arquiteto Alfredo Agache, autor do plano que leva seu nome, realizado entre 1926-1930. Discorreremos sobre ele e ao mesmo tempo apresentaremos o contexto histórico da Cidade, a sua evolução urbana, arquitetônica e político-cultural, traçando assim um cenário da época que vai da escolha do sítio para a construção da edificação ao funcionamento, o desuso e o seu tombamento, onde poderemos evocar outros prismas da importância desse edifício, reforçando, assim, a reconstrução da memória local.

Para embasar a relevância deste sítio fizemos uso de gravuras e fotografias, bem como de outras imagens que retratassem como era o Morro do Castelo e como foi o desmonte ocorrido; essas imagens estão disponíveis de forma digital e abertas ao público pela Biblioteca Nacional através da Brasiliana Fotográfica, uma iniciativa da união de esforços da Fundação Biblioteca Nacional e do Instituto Moreira Salles, bem como de outras instituições como o Arquivo da Cidade, instituição detentora de acervos originais de documentos fotográficos referentes ao Brasil.

1.1- Escolha do Sítio: Aspectos Históricos

O Morro do Castelo, o nascedouro carioca, foi escolhido por Mem de Sá “para abrigar os cento e vinte portugueses que haviam participado da expulsão dos franceses calvinistas comandados por Villegagnon que aqui fundaram a França Antártida”, como

³ Entre os arquitetos a Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont é conhecida como Estação de Hidros.

observa Barros e, após a derrota da aliança franco- tamoia, passou-se então para a fase da conquista do território, o qual foi ocorrendo gradativamente, pois o relevo da região cheio de morros e com pouca faixa de terra plana, como podemos observar na Figura 1, dificultava a expansão. Tão logo os primeiros moradores da capitania, como ressalta Barros,

começaram a abandonar a praia entre o Morro Cara de Cão e o Pão de Açúcar, local de fundação da cidade, e ocuparam o ponto mais estratégico em torno da Baía: uma elevação encravada na planície encharcada, denominada inicialmente de Morro de São Januário. Após sucessivas denominações: Descanso, Alto da Sé, Alto de São Sebastião, o Morro passou a ser chamado de Castelo. Assim nasceu a nossa cidade, delimitada e espremida em um morro com feições quase insular. (BARROS, 2002, p. 2)

Figura 1: Vista do Morro do Castelo pela baía de Guanabara, século XVII.



Fonte: diariodorio.com/historia-do-morro-do-castelo/

Assim, com a expulsão dos franceses da cidade, em 1567, a escolha do Morro ocorreu por questões estratégicas militares, por ficar em um local cuja visibilidade sobre a cidade era melhor, permitindo ver quem entrava e saía da cidade pela baía, sendo ali criado o Forte São Sebastião, que era considerado o castelo da cidade, conforme se pode

observar na Figura 1, na qual o Morro do Castelo aparece em destaque no panorama da recém- fundada cidade.⁴

A cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro passa então pelas primeiras transformações que ao longo de sua história serão sucessivas, constituindo as formas de adaptação à dinâmica da cidade. Uma delas é a saída do primeiro sítio, a mudança para o Morro do Castelo, local onde ocorreu o primeiro núcleo urbano - continha colégio, cadeia, observatório, igreja. Outro momento muito importante de mudanças se deu com a chegada da família real, em 1808, quando foram necessárias as alterações para receber a Corte portuguesa, até então nenhum outro fato teve maior impacto sobre a cidade e nem maior magnitude política do que aquele, que pudesse “responsabilizar por tantas e rápidas mudanças nos âmbitos econômico, cultural e urbanístico daquela cidade quando a decisão estratégica de se “transplantar a Metrópole” para a colônia”. (Cavalcante, 2004, p. 95), inclusive alterações no cotidiano da cidade conforme a Figura 2.

Figura 2: Passagem de Sua Majestade, D. João VI, sob os arcos da Rua Direita (atual Primeiro de Março), em frente à Rua do Ouvidor. Gravura de T. M. Hippolyte Taunay, 1817.



Fonte: Domínio público, Biblioteca Nacional Digital

A vinda da família real para o Brasil, no início do século XIX, provocou mudanças significativas: a colônia passa a ser sede da monarquia portuguesa e neste momento a cidade experimenta grandes transformações tanto para a própria Corte quanto para os

⁴ Motivo pelo qual o Morro de São Januário ou do Descanso passou a se chamar Castelo (Anibal Barreto, 2004, p. 26).

moradores locais que acabam por serem beneficiados com essas mudanças, pois se fazia necessário adequar a província de São Sebastião do Rio de Janeiro para ser Corte. O comércio, as artes, os correios, os bancos, a abertura de ruas e outras vias de acesso conferiram à cidade um aspecto mais urbano. Essas mudanças foram ocorrendo conforme as necessidades da Corte, de modo a melhorar o desenvolvimento das atividades da “nova” sede da monarquia portuguesa. Conforme podemos ver na Figura 2, temos a cidade, a capital da Corte, com suas ruas, edificações e áreas aterradas.

Figura 3: Rio e Morro do Castelo 1873: parte de Panorama de Emilio Bausch



Fonte: História do Morro do Castelo, Brasiliana Fotográfica

Estas alterações implicavam em modificar e adaptar a geografia da cidade, que era constituída por muitos morros, lagoas e áreas inundáveis, sobretudo no Centro, junto ao Morro do Castelo, como observa Nireu Cavalcante, essa região, em especial era dominada por

lagoas, charcos, manguezais e terrenos baixos que volta e meia se alagavam com as frequentes chuvas (...) Essa várzea quase nivelada com o mar da baía, dificultando-lhe o escoamento das águas, possuía poucas áreas secas que permitissem a ocupação imediata com edificações. Além disso o nível das águas subterrâneas era bastante alto, tornando o terreno muito húmido, problema agravado pela natureza do solo, constituído de terra argilosas e aluviais, ricas em matéria orgânica que despendiam gases fétidos e prejudiciais à saúde das pessoas (CAVALCANTE, 2004, p.28)

Essas eram as condições que os habitantes da província de São Sebastião enfrentavam. A área que estava sendo ocupada por eles não era nada fácil e nem saudável, isso fez com que Mem de Sá acordasse com a população algumas condições para que eles pudessem se instalar aos arredores do morro. Assim começa os primeiros aterramentos na cidade, local onde ocorreu o primeiro núcleo urbano, como Cavalcante em seu livro retrata:

são muitos os documentos que retratam a precariedade de logradouros (...) a população era convidada a arcar com parte das despesas com aterros e drenagens das ruas (...) a Câmara, o governo da capitania e os moradores de uma determinada área associavam-se com a finalidade de realizar obras de melhorias em locais determinados (2004, p. 31)

Na realidade, já desde o final do século XVI, a cidade estendia-se pelo alagadiço demarcado pelos morros do Castelo e de Santo Antônio. A província torna-se mais habitável e, aos poucos, melhorias modificaram o aspecto da cidade, como podemos observar na Figura 3 em que aparecem mais construções, cenário bem diferente da Figura 1 cuja imagem mostra a cidade ainda na sua fase inicial de ocupação. E na medida em que a população ia conquistando a restinga e a várzea, o antigo núcleo iniciado por Mem de Sá entrava em franca decadência e por comodidade a parte baixa da cidade começava sua expansão nos séculos XVII e XVIII.

Para melhor atender as necessidades do Império diante das demandas de transformações e adaptações da cidade, foi criada por meio da carta régia de 04 de dezembro de 1810 a Real Academia Militar, instituto esse cujo objetivo era direcionar o ensino para capacitação nas áreas das ciências exatas, mineralogia e história natural, cujo âmbito não era exclusivo só para militares e, segundo Cavalcante (2004, p.99), “essa academia converteu-se no embrião do ensino de engenharia civil no Brasil mais tarde se transformando na Escola Central de Engenharia, depois em Politécnica”.

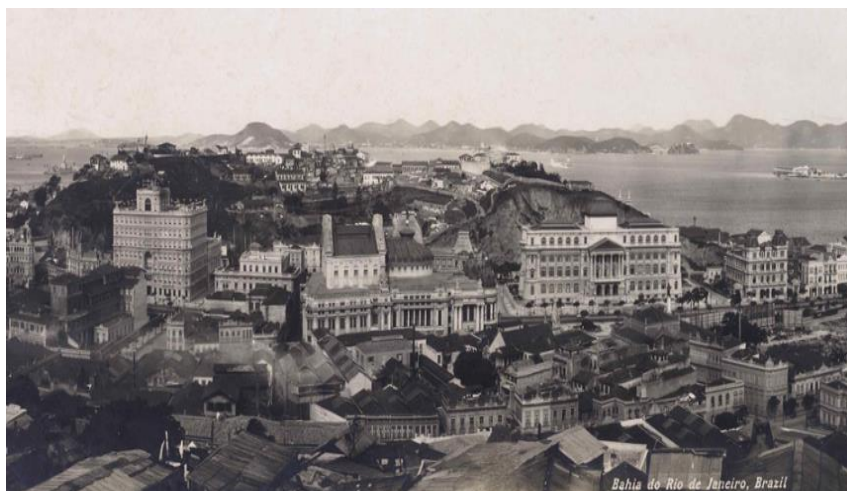
Cavalcante (2004, p.99), também ressalta que a Real Academia Militar foi o primeiro núcleo formador dos primeiros urbanistas do país, em especial o visconde de Beaurepaire Rohan⁵, autor do primeiro Plano Diretor para a cidade do Rio de Janeiro.

⁵ Em 1843, após a Missão Francesa e a influência do *Urbanismo Imperial*, ocorreu a divulgação de um relatório elaborado pelo diretor de obras municipais, Henrique de Beaurepaire Rohan, ele foi responsável

Cabe ressaltar que a partir deste período a cidade contava com profissionais especializados, que tinham uma visão muito concreta da realidade da Cidade, fazendo com que a Academia se envolvesse nas resoluções destes problemas.

O império requisitou no final do século XIX um estudo para que houvesse uma melhor circulação das correntes de ar para o interior da cidade e, já nesta época, cogitava-se o desmonte do Morro do Castelo que só ocorreu na década de 1920. O desmonte do Morro do Castelo, ocorrido nas primeiras décadas do século XX, foi realizado em etapas, tendo como principal empreendedor o Prefeito Carlos Sampaio⁶ (1920-1922), com o bojo da modernização empreendida com vistas, sobretudo a necessidade de melhorar as condições de higiene e saúde pública do Rio de Janeiro e tornar a cidade mais aprazível; como podemos ver na figura 4 o Morro do Castelo destoava dos prédios e do crescimento da cidade.

Figura 4: Morro do Castelo ao fundo a Baía de Guanabara e na frente e direita da foto a Biblioteca Nacional.



Fonte: Brasileira Fotográfica

O Morro do Castelo ocupava um espaço generoso no coração do centro do Rio de Janeiro, sua localização e sua história fazem com que ele seja um local emblemático na

por um conjunto de intervenções urbanísticas no Rio de Janeiro, cujos principais objetivos eram a salubridade pública e o embelezamento da cidade.

⁶ No período que compreende as primeiras décadas do século XX, época em que ocorriam significativas mudanças na cidade orquestradas pelo prefeito Carlos Sampaio (1861 – 1930), cuja decisão foi embasada na necessidade de higienização e modernização da cidade.

história da cidade; outrora era um ponto estratégico na segurança da província, mas com as sucessivas mudanças político-administrativas ao longo da sua história e o crescimento da cidade, da população e da especulação imobiliária, era esperado que o Morro do Castelo fosse “perdendo espaço”, pois os governantes e sanitaristas consideravam o lugar como um foco de doenças e de pobreza extrema encravado bem no meio da cidade modernizada. Como podemos ver na Figura 4, a construção da avenida central com edifícios de arquitetura eclética, seguindo o padrão da *Belle Époque*, contrastavam com a feição colonial do morro, comprometendo a imagem da cidade moderna que os políticos desejavam para o Rio de Janeiro.

Os defensores de sua destruição ressaltavam como benefício o uso do entulho da demolição para aterrar as áreas de charco e mangues que cercavam o morro; os argumentos na época não paravam por aí, foram vários utilizados e dentre eles diziam que o morro impedia a circulação dos ventos que vinham da Baía de Guanabara. Os médicos sanitaristas, por sua vez, acrescentavam que o morro contribuía para a disseminação de doenças e epidemias que atacavam a população da cidade.

Figura 5: Foto aérea do Arsenal de Guerra e da Ponta do Calabouço c.1920 antes do aterramento.



Fonte: site do Instituto de Arquitetos do Brasil

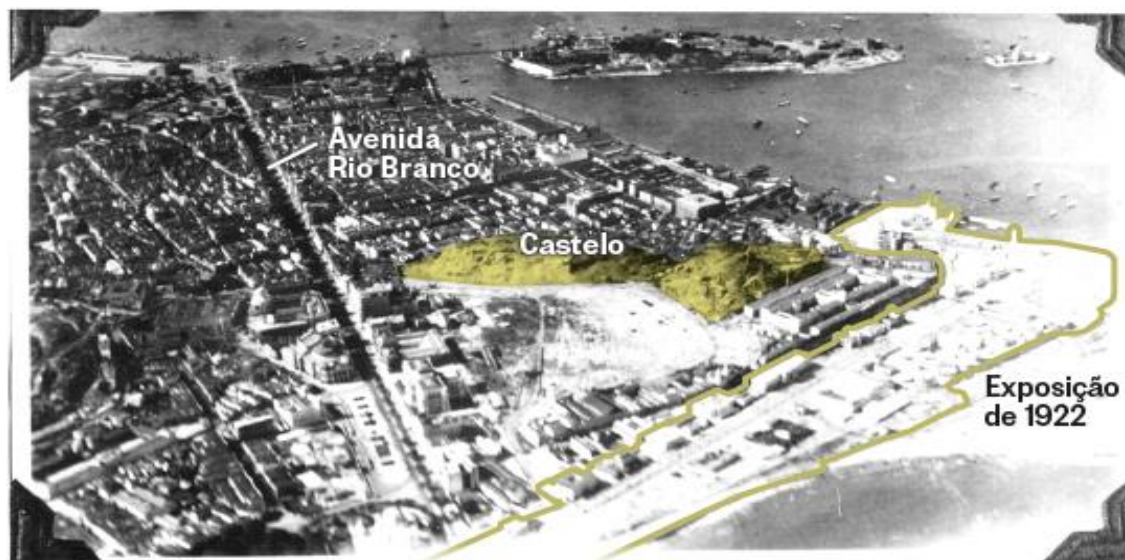
Deste modo, vários foram os motivos para que houvesse o desmonte do Morro do Castelo, era considerado um entrave no desenvolvimento urbanístico e sanitário da cidade. Esse processo da demolição do “nascidouro carioca” de certa forma acarretaria também na perda da materialidade da história local, que na época causou uma onda de revolta. Todo esse processo faz com que o desmonte do Morro do Castelo, como podemos ver na Figura 4 e na Figura 5, bem como o espaço que ele ocupa e o que estava sendo construído no seu entorno, sejam um marco da cidade, da história e da memória local.

Com o objetivo de ressaltar a importância desse Sítio e valorizar o papel desempenhado pelo Morro do Castelo, na memória do Rio de Janeiro, tomamos como referência o trabalho de Aleida Assaman (2011, p.143) que nos explica que embora o entendimento sobre a história e a memória possa parecer consonante, elas se justapõem, de forma que “são determinadas pela limitação recíproca que impõe uma à outra: uma é sempre o que a outra não é” onde a história leva a “recordar” e a memória irá nos levar ao que ficou no “esquecimento”. Onde a documentação e a história nos levam ao Morro do Castelo, a memória mostra que o inconsciente coletivo sobre esse espaço ficou no “esquecimento”, sendo por isso necessário a contextualização desse local e um olhar sobre a evolução histórico - urbana do Rio de Janeiro.

1.2. Plano Agache e a projeção de uma cidade com edificações modernas

O Rio de Janeiro experimentava no início do século XX uma série de mudanças políticas e incrementos na área urbanística, que começou pela demolição do Morro do Castelo, iniciada em 1920, na gestão do prefeito do Carlos Sampaio; nos preparativos para a exposição do centenário da independência, como podemos ver na Figura 6, a cidade cresce sobre o mar.

Figura 6: Vista aérea da Esplanada do Castelo, Av. Rio Branco e da Exposição de 1922.



Fonte: site do Jornal O GLOBO edição Castelo 360

<https://infograficos.oglobo.globo.com/rio/castelo-360o.html>

Figura 7: Mapa da Exposição de 1922 relacionando o espaço ocupado com o atual



Fonte: Saudades do Rio <http://saudadesdoriadoluidz.blogspot.com/2020/08/expo-1922.html>

Nesse período, após a Exposição Internacional de 1922, foram construídas edificações que mais tarde se instalariam o Ministério da Agricultura, o Museu da Imagem e do Som, dependências da Polícia Federal e a Secretaria de Finanças do estado. “Além de uma torre, foram construídos para os festejos vários pavilhões, um dos quais chegou a ser usado como, estação de passageiros do Aeroporto, nos primeiros tempos de sua operação comercial” (BARBOSA, 1985, p.18). Abaixo nas figuras 8 e 9 podemos ver o aterramento ocorrido no processo de urbanização da cidade, a Ponta do Calabouço já não está mais presente e nem o Morro do Castelo.

Figura 8: Esplanada do Castello, e Ponta do Calabouço, Holland, S. H.



Fonte: Brasiliana fotográfica

Figura 9: Ponta do Calabouço, Holland, S. H.



Fonte: Brasiliana fotográfica

Em 1928, demonstrando a preocupação das autoridades com a cidade, o prefeito Antônio Prado Junior convida o arquiteto e urbanista francês Alfredo Agache para elaboração de um plano de urbanização da cidade, o Plano Agache – como ficou conhecido. Este plano previa para a nova área resultante do aterro, um grande jardim voltado para o mar, com ampla visão para a Baía de Guanabara, como podemos ver na figura 11 e na figura 10 a área que seria destinada ao jardim.

Na década de 1930, no governo de Getúlio Vargas, o processo de modernização da cidade continuou buscando transformar a capital federal numa vitrine do Brasil para o mundo como uma metrópole-modelo, um centro cultural, e sendo preparada para ter o melhor e maior aeroporto. Para entendermos melhor esse processo buscamos como recurso a fotografia, daí a importância de se estudar as fotografias publicadas nos periódicos da época para compreender melhor a “construção de uma cidade cosmopolita e moderna, plenamente preenchida por valores burgueses, pela vivência e pelo consumo de um mesmo universo de signos, visando moldar a cidade à semelhança dos padrões europeu e norte-americano” (Fay, 2017, 205).

O remodelamento que estava ocorrendo na cidade pelo Plano do arquiteto e urbanista Alfred Agache ganhou força com o governo Getúlio Vargas e esse processo também incluía a construção de um aeroporto. Entretanto, como Claudia Musa Fay (2017, p.205) ressalta, “a escolha do local adequado provocou uma discussão entre técnicos ligados à aeronáutica, arquitetos e urbanistas”.

Figura 10: Ponta do Calabouço aterrada conforme o planejamento urbanístico



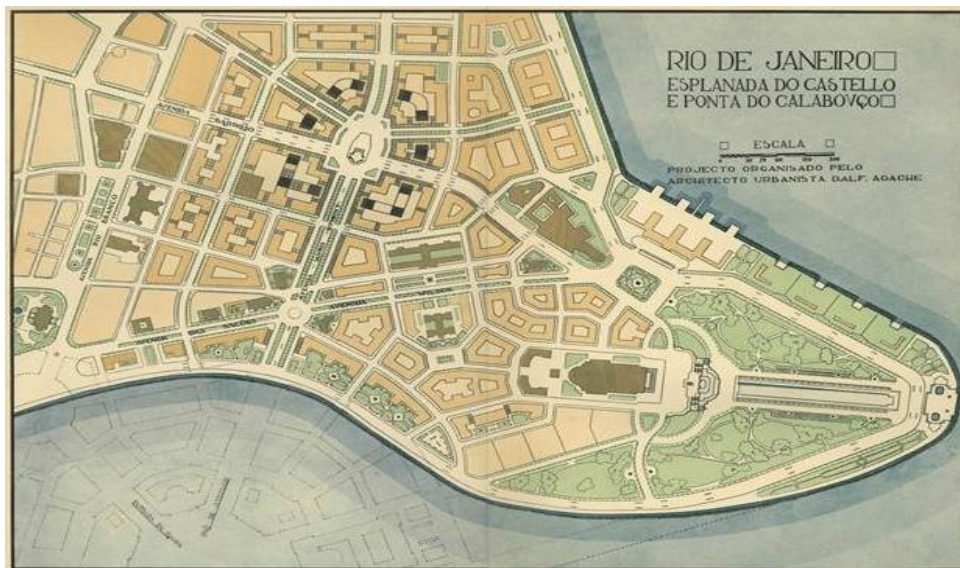
Fonte: Brasileira fotográfica

O local para construção da Estação de Hidroaviões Santos Dumont que seria escolhido estava fora do plano urbanístico previamente solicitado. Entretanto, aquele pedaço de terra que dava para a Baía de Guanabara, conforme a Figura 4, despertou grande interesse para que ali fosse construída uma Estação de Hidroaviões, uma vez que o aterro resultante do desmonte do Morro do Castelo, Figuras 8 e 9, foi ampliado até a Ponta do Calabouço⁷, já com a intenção de se criar neste trecho um futuro aeroporto.

Podemos observar que nessas imagens, principalmente na Figura 9, que a Ponta do Calabouço deixou de “existir” fisicamente para entrar na memória local assim como o Morro do Castelo; o espaço ocupado antes por ele iria ficar conhecido como Esplanada do Castelo e, mais tarde, conhecido somente por Castelo.

Figura 11: Planejamento do aterramento da Ponta do Calabouço pelo urbanista Alfredo Agache

⁷ O nome do local passou a ser conhecido como calabouço, porque a partir do ano de 1763 o Forte passou a servir também com prisão de escravos que fugiam ou cometiam delitos.



Fonte: Plano Agache p.179

Com o remodelamento do centro do Rio de Janeiro por meio do desmonte do Morro do Castelo e com o aterramento ocorrido na Ponta do Calabouço, a cidade “ganhou” mais espaço e o centro ficou visivelmente mais “livre”, como podemos ver nas Figuras 7, 8 e 9. Na Figura 10 o planejamento urbanístico, previsto pelo Plano Agache, transformava esse espaço numa área de jardins como podemos observar. Entretanto, o governo de Vargas entendeu que ali seria o local ideal para a construção do Aeroporto Santos Dumont.

Nesse momento histórico do governo getulista, a capital federal passava por transformações que alcançavam não só a sua infraestrutura, mas também a estrutura urbanística, as construções de edificações, avenidas e ruas, tudo para que a cidade se tornasse capital-modelo, conforme dito anteriormente. Getúlio Vargas apoiava o desenvolvimento da aviação e queria que o Rio de Janeiro possuísse um aeroporto de destaque; na figura 12, em uma reportagem da Revista Asas, as intenções do presidente são explicadas.

Entretanto, políticos e técnicos ligados à aeronáutica e à arquitetura e ao urbanismo tinham impasses constantes sobre a escolha do local adequado para a construção do aeroporto. No Plano Agache, o primeiro aeroporto da cidade foi projetado no terreno de Manguinhos (BARBOSA, 1985, p.19), local onde funcionou até o fim da

década de 60 o Aeroclub do Brasil. Houve muita discussão pelos defensores da integridade do Plano Agache, que acabaram por serem vencidos.

Figura 12: Reportagem sobre a decisão tomada por Getúlio Vargas o incentivo da aviação no Rio de Janeiro.



Fonte: Revista Asas n.35. 1 jun.1933

Como essa reportagem da Figura 12 mostra, em 1933, as empresas careciam de espaço na cidade e necessitavam de subsídios do governo, tanto é que a aviação do Zeppelin no primeiro momento era mais viável por ser menos onerosa e como a aviação Brasil não parava de crescer, fazia-se necessário um local onde aeronaves de porte maior pudessem pousar. Já existiam outros aeroportos como era o caso de Manguinhos-aeroclub na Ilha do Governador e outro no Campo dos Afonsos.

Entretanto, o terreno construído por meio do aterramento na Ponta do Calabouço parecia ser mais atrativo por estar perto do centro da cidade, já como podemos observar nas fotografias anteriores, resultando em um espaço generoso, mas que não era o suficientemente grande para a construção de uma pista de pouso, pois, como observou Barbosa: “toda a área ali existente não dispunha de dimensões capazes de comportar as pistas e as instalações indispensáveis a um verdadeiro aeroporto” (BARBOSA, 1985, p.21), contudo tinha saída para o mar, ou melhor, para a Baía de Guanabara.

Na pesquisa sobre a construção do Aeroporto do Calabouço⁸ foram encontradas reportagens mais detalhadas sobre esse período de 1933 a 1937 na Revista Asas, um periódico especializado na área da aviação, em vários fascículos, onde sempre eram destacados os impasses e os avanços que aconteciam até a oficialização da construção autorizada pelo presidente Getúlio Vargas.

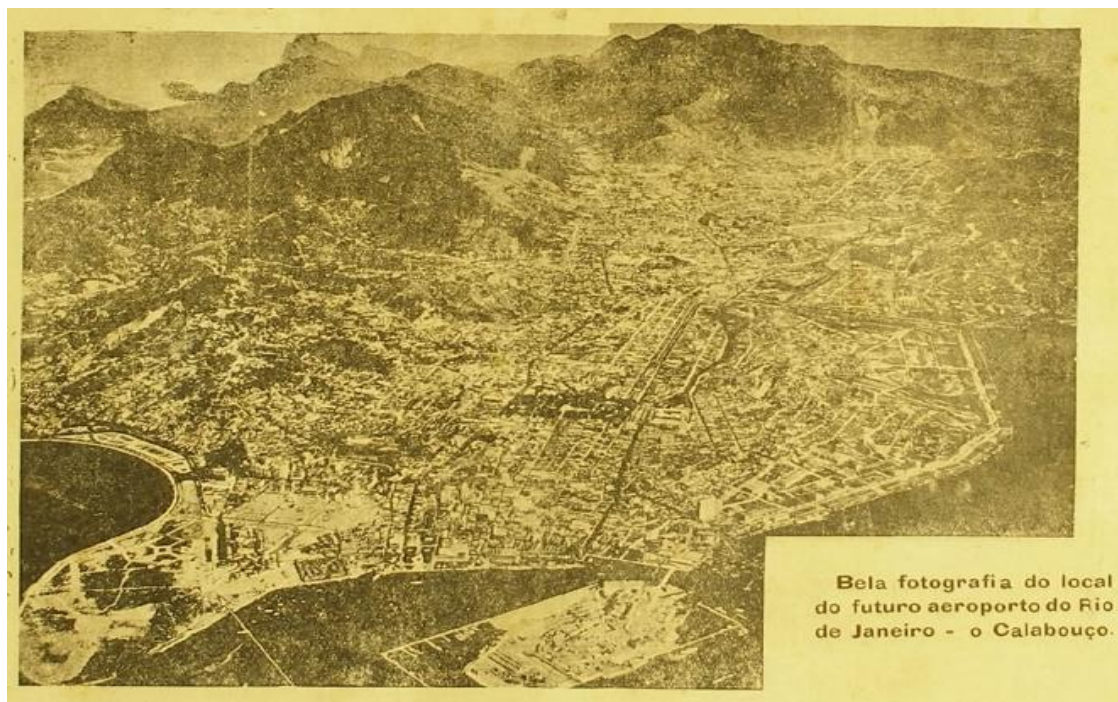
Figura 13: Reportagem trata da criação de um aeroporto na ponta do Calabouço



. Fonte: Revista Asas n.36, 16 jun. 1933.

⁸ No dia 16 de outubro de 1939, pelo decreto n. 1.150 assinado pelo presidente Getúlio Vargas, o Aeroporto do Calabouço passou a ser chamado de Santos Dumont.

Figura 14: Reportagem sobre a Aviação e o governo.



Fonte Revista Asas n.44, 1 dez. 1933

O redator da Revista Asas, como sinaliza Barbosa (1985, p.19), conseguiu identificar os interesses comerciais sobre a construção de um aeroporto pelo governo, pois devido ao lucro, algumas empresas de aviação queriam seus próprios aeródromos para não ter que pagar taxas ao governo; a revista chegou a denunciar em suas reportagens as empresas que queriam o terreno do Calabouço.

Mas a obstinação dos idealistas não se deixou abater diante das dificuldades de toda ordem que lhe impuseram. As resistências intransigentes, muitas vezes poderosas, dos fingidos defensores da integralidade do Plano Agache acabaram, finalmente, sendo vencidas. O engenheiro Cesar Grilo, encontrou, entre outros, um valor aliado na figura do capitão Henrique Raymundo Doytt Fontenelle, e a ideia de construção do Aeroporto do Rio de Janeiro, na antiga Ponta do Calabouço, acabou por sagra-se vitoriosa (BARBOSA, 1985, p.19)

Na reportagem da Revista Asas, no fascículo de abril de 1934, conforme podemos observar na figura 15, foi assinado o contrato para a construção do cais e do aeroporto em de 21 março de 1934, obra que será realizada pela Companhia de Construções Civas e

Hidráulicas para as primeiras obras do Aeroporto do Calabouço que mais tarde receberá o nome de Aeroporto Santos Dumont.

Figura 15: Reportagem sobre a assinatura para a construção do Aeroporto Santos Dumont: o engenheiro Cesar Grilo (sentado) assinando o contrato, em pé da esquerda para a direita, em segundo, quinto e sétimo lugares, respectivamente, Trajano Furtado Reis, Henrique Doytt Fontenelle, Mauricio Joppert da Silva e Roberto Pimentel.



Fonte: Revista Asas n.52, 1 abr.1934

Figura 16: Reportagem da Revista Asas sobre o embate mesmo após a autorização.

Aeroporto Central do Rio de Janeiro

Em alguns jornais tem aparecido ultimamente topicos em que se combate a iniciativa da construção do aeroporto central do Rio de Janeiro na Ponta do Calabouço.

Temos a certeza que, dos que assim se opõem a medida de maior importancia para o desenvolvimento da aviação civil e comercial no Brasil, ninguém entende nada do assunto, do ponto de vista aeronautico, mesmo quando sejam engenheiros, urbanistas ou simplesmente "leitores assíduos" e "patricios desinteressados". Quem devia dar opinião, além dos técnicos de que dispõem as autoridades competentes, autoridades de cujo patriotismo não é licito duvidar sem motivos plausiveis, são os que utilizam os transportes aereos, não só para viagens de negocios, recreio ou necessidade, mas também para a remessa de encomendas urgentes e correspondencia. São milhões e milhões de pessoas, no Brasil, os que não dispensam mais o avião! E essas pessoas reclamam o atraso e demora na condução terrestre dos passageiros, encomendas e correspondencia, entre os atuais aeroportos e o centro de suas atividades. Todos sabem que uma carta leva menos tempo em viagem aerea de uma cidade longinqua até o Rio, do que do aeroporto para a residencia do destinatario.

O aeroporto central é, por isso, uma necessidade publica, inadiavel, mundial-

mente accita como tal e a ela só se opõem duas classes de pessoas: os interessados, directa e indirectamente, em valorizar terrenos ou zonas, e os idealistas que julgam a actual "beleza turistica" da Ponta do Calabouço ficara estragada com a construção de "galpões" e "barracões" para as aeronaves.

Aos primeiros, não devemos nem desejamos responder. Aos ultimos, daremos como resposta a publicação das fotografias que illustram esta nota, mostrando aspectos do novo aeroporto do Pan American Airways System em Miami, Florida, que devera ser oficialmente inaugurado dentro de poucos dias. O seu custo total é de um milhão de dolares, e foi construido sobre uma faixa de aterro feita pelo governo norte-americano especialmente para esse fim.

Não ha necessidade de comentarios. A beleza das linhas architecturais do edificio, que serve de estação para os milhares de passageiros que chegam e partem diariamente do maior aeroporto maritimo do mundo, fala por si mesma.

Os que combatem a idéa do aeroporto na Ponta do Calabouço tem o dever de procurar conhecer as plantas organizadas para a construção do mesmo, antes de lançar a confusão no espirito publico com as suas criticas, que podemos chamar de "aereas".

No local que foi aterrado a Ponta do Calabouço, ergue-se um edifício com intuito de atender a aviação civil e o transporte de cargas aéreas, como também o correio aéreo, tanto é que

à revista *Asas*, de 16 de junho de 1937, publicou reportagem sobre a inauguração, informando que a ‘nova estação construída em terreno cedido pelo governo federal era a base aerocomercial mais completa da *Pan American* na América latina, servindo, também de base ao tráfego da Panair do Brasil (BARBOSA, 1985, p.52).

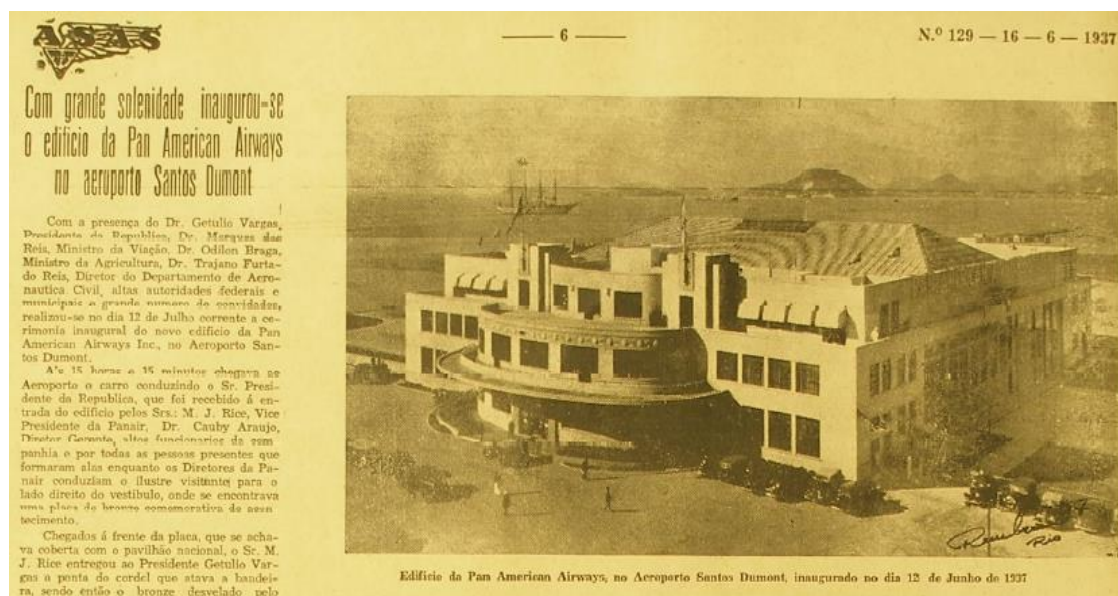
Parte do terreno foi cedido para a *Pan American Airways*, e a Panair⁹ como era conhecida, criando neste terreno um pequeno hangar e uma pista de decolagem e pouso para aviões de pequeno porte, incluindo um acesso para os hidroaviões, sendo a primeira a construir uma estação nesse terreno, como podemos ver nas figuras 17, 18 e 19.

No sítio que compreende a Ponta do Calabouço que foi aterrado, existia um hangar e uma pequena pista de pouso que foram construídos em parceria com o governo brasileiro e a empresa NYRBA do Brasil, uma empresa americana fundada por Ralph O’Neill, que fazia transportes de malas postais e passageiros com hidroaviões que operavam dos Estados Unidos até a Argentina e utilizava sempre a costa do litoral brasileiro (e que mais tarde veio a se chamar PANAIR do Brasil).

Em 23 de Dezembro de 1929 decolou seu primeiro voo para Buenos Aires a partir do Rio de Janeiro, do Aeroporto na época denominado Calabouço. No entanto em Abril de 1930 a NYRBA foi vendida para a PAN AM e em 21 de Novembro do mesmo ano foi renomeada para PANAIR DO BRASIL; nascia aí uma lenda, um mito da aviação comercial do Brasil. Em 1933, a PANAIR iniciou uma feroz competição com o Sindicato Condor, adentrando o interior do país e, sobretudo, criando um know-how na Amazônia, unindo povos isolados.

⁹ A PANAIR do Brasil surge através da instalação da empresa americana NYRBA (New York-Buenos Aires) aqui no Brasil que passa a se chamar, no primeiro momento, de NYRBA do Brasil em 24 de janeiro de 1930, em crise financeira a companhia é posta a venda sendo comprada pela PAN AM que muda o nome para PANAIR do Brasil. A empresa atuou entre os anos de 1930 a 1965, seu fechamento prejudicou várias cidades e principalmente o Amazonas, pois era a única companhia que ainda operava como os hidroaviões Catalina, os únicos que alcançavam aquelas localidades. Fonte do periódico eletrônico *Airway*: <https://airway.uol.com.br/especial-saudade-dos-avioes-da-panair/>

Figura 17: Inauguração do Aeroporto Santos Dumont 12 de junho de 1937.



Fonte: Revista Asas

1.2.1. O Projeto Arquitetônico

O edifício construído pela PAN AMERICAN AIRWAYS, figura 17, foi inaugurado em 1937, sua construção ocorreu por meio da concessão do presidente Getúlio Vargas, através da empresa americana de aviação que atuava no Brasil: a PANAIR do Brasil. Esse edifício era utilizado como estação de passageiros de hidroaviões assim como a Estação que foi construída e que pertencia ao complexo do Aeroporto Santos Dumont.

O terminal de hidroaviões era particular. Utilizava-se uma ala do hangar, ligada ao flutuante, conforme pode ser visto na Figura 18 por uma passarela, autorizada em caráter precário, mas construída como se fosse permanente. Entretanto o presidente queria naquele local um aeroporto que não fosse particular, mas que fosse de propriedade pública. Assim, o Departamento de Aeronáutica Civil (DAC) promoveu um concurso público para escolher um projeto. Em 1937, no dia 21 de julho, foi aberto o concurso de anteprojetos para a construção de Estação de Hidroaviões e da Estação Central de Passageiros do Aeroporto Santos Dumont.

Figura 18: Um hidroavião da Panair do Brasil aguardando o embarque de passageiros no cais flutuante do Terminal de Passageiros da Pan American



Fonte: <https://diariodorio.com/historia-do-aeroporto-santos-dumont/>

Figura 19: A frente da Estação de hidroaviões Passageiros da Pan American.



Fonte: flick Rio passado, por André Costa. www.flickr.com/photos/11124678@N02/2440028269

O vencedor do Concurso do Projeto e Construção da Estação de Hidroaviões foi o arquiteto e urbanista Atílio Correia Lima¹⁰. Nesse projeto ele “aplicou os preceitos da arquitetura moderna aos moldes de Corbusier: os pilotis, as janelas em fita, a planta e a fachada livre, marcando a paisagem carioca com um dos edifícios pioneiros da arquitetura moderna no Brasil” (DINIZ, 2016, p.240)

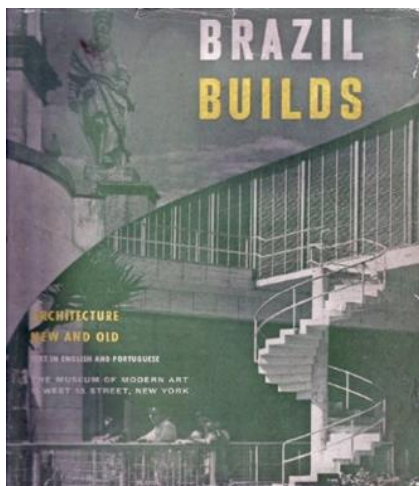
No período entre 1930 e 1945 a arquitetura moderna se estabeleceu no Brasil, tendo no Estado o seu principal cliente e a construção dos edifícios públicos o principal veículo de difusão dos ideais de modernização. Em 1943, a exposição realizada no Museu

¹⁰ Conforme Dicionário do Patrimônio Cultural do IPHAN:” Atílio Correia Lima, formado em 1925 pela Escola Nacional de Belas Artes (ENBA), logo em seguida seguiu para Paris para cursar o mestrado em urbanismo. Na volta ao Brasil, durante o breve período de reforma do curso da Enba em 1931, foi convidado por Lucio Costa para ser professor na Escola Nacional de Belas Artes da disciplina Urbanismo. Trabalhando com projetos de grande escala, como o plano urbano regional do Vale do Paraíba e o projeto para a cidade de Goiânia, participou do concurso para a Estação de Hidros, mobilizando a linguagem arquitetônica moderna com afinidade e rigor. Sua obra não pôde ter prosseguimento dada sua morte precoce em um acidente de avião em 1943.” BRITO, F. Verbete: Estação de Hidro-Aviões. In: Dicionário do Patrimônio Cultural do IPHAN. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/28/estacao-de-hidroavioes>

de Arte Moderna de Nova York, *Brazil Builds: New and Old 1652-1942* causou enorme impacto, repercutindo na crítica internacional.

A busca de uma linguagem própria que se caracterizou pela conciliação entre os princípios racionalistas europeus, em especial a vertente Corbusieriana, e o vocabulário formal ligado à produção colonial, levaram a crítica internacional a classificar a produção nacional como uma vertente do International Style, o “Brazilian Style” (CARVALHO, 2005, p.9). Em 1943, conforme já citado anteriormente, a exposição *Brazil builds: architecture new and old* tem estampada na capa do seu catálogo a estação de hidros, figura 20, e esta publicação lançou a arquitetura moderna brasileira no cenário internacional¹¹. (MINDLIN, 1999, p.13)

Figura 20: Capa da publicação *Brazil Builds* de 1943 onde aparece a Estação de Hidros.



Fonte: ANDREOLI, E. Forty A. (Orgs.). *Arquitetura Moderna Brasileira*. Londres: Phaidon Press, 2004

Figura 21: Fundo do edifício Estação de Hidros que aparece na capa da publicação *Brazil Builds* de 1943.



Fonte: Acervo fotográfico do INACER.

¹¹ Lauro Cavalcante no prefácio para a segunda edição do livro *Arquitetura Moderna no Brasil*, de Henrique Mindlin, publicado em 2000, explicita a importância da exposição *Brazil Builds* e do livro de mesmo nome: “A arquitetura moderna das décadas de 40 e 50 é, provavelmente, o mais feliz momento das artes visuais brasileiras neste século...O primeiro livro a abordar tal produção foi *Brazil Builds*, de Phillip Godwin, acompanhando a mostra de mesmo nome efetuada pelo Museu de Arte Moderna de Nova York, em 1943. O aval daquela Instituição foi central para a difusão em escala mundial do modernismo brasileiro” (Cavalcante, L. Henrique Mindlin e a *Arquitetura Moderna no Brasil*. In: MINDLIN, H. *Arquitetura Moderna no Brasil*, 2ed. p.11-16. Rio de Janeiro: Aeroplano Editora/IPHAN, 2000.)

A arquitetura moderna brasileira segue os princípios de Le Corbusier¹² que se tornou conhecido pelos “os cinco pontos da arquitetura moderna: fachada livre, janelas em fita, pilotis, terraço jardim e planta livre”, que foram adotados por Atílio Correa Lima na Estação de Hidroaviões como podemos ver no croqui da figura 22 e nas plantas baixas na figura 23.

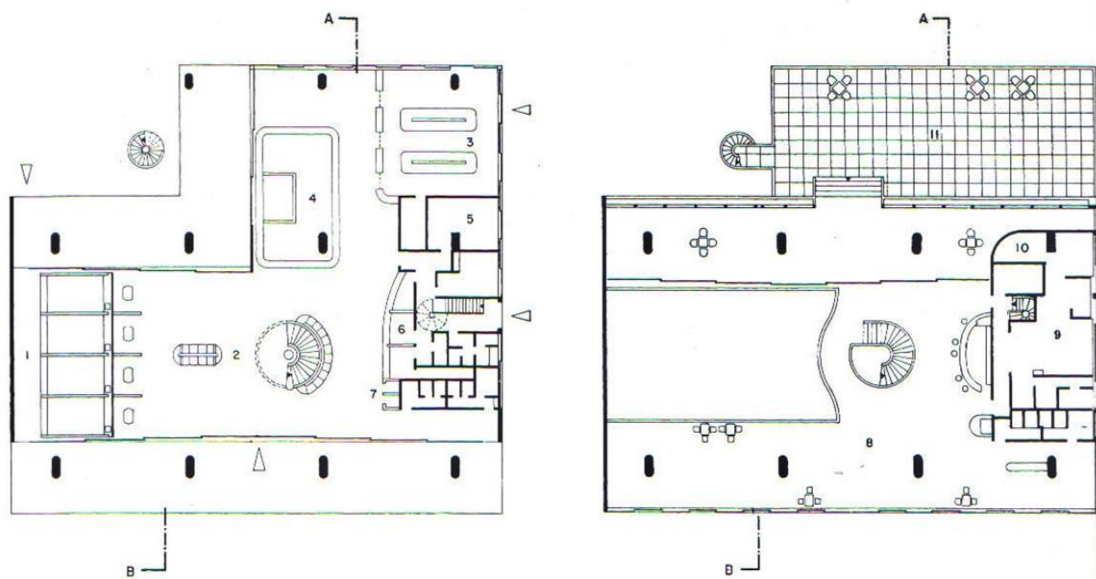
¹² Charles Edouard Jeanneret, conhecido como **Le Corbusier**, nasceu em 6 de outubro de 1887 em Chaux-de-Fonds, Suíça. Entre 1912 e 1914 participou, como professor, de uma nova seção da Escola de Chaux-de-Fonds, criada nos moldes da Bauhaus. Em 1914 realizou o projeto de uma cidade-jardim para sua terra natal, assim como o de um sistema para a reconstrução das cidades francesas destruídas pela Primeira Guerra Mundial. Em 1917 instalou-se em Paris e começou a trabalhar na Sociedade de Aplicação do Concreto Armado. No ano seguinte, junto com o pintor Amédé Ozenfant publicou *Après le cubisme*, em que faziam críticas ao movimento e propunham um retorno ao desenho rigoroso do objeto. Iniciou-se, então, na pintura, já sob o **pseudônimo de Le Corbusier**. Ozenfant e Le Corbusier fundaram a revista *L'Esprit Nouveau*, que passou então a ser sua principal atividade e meio de ação: em suas páginas, Le Corbusier fazia uma arquitetura para a qual ainda não havia mercado. Tornou-se, assim, um arquiteto conhecido entre a vanguarda parisiense antes mesmo de ter um número significativo de obras construídas. Essa notoriedade lhe proporcionou as primeiras encomendas e a realização de seus primeiros projetos, sobretudo casas de campo nos arredores da capital francesa. **Seu objetivo de construir habitações populares em grande escala continuava em suspenso**, pois a política de poderes públicos na França era ditada, desde meados do século XIX, pelos acadêmicos da *École des Beaux-Arts*. Restou a Le Corbusier a clientela privada de franceses e estrangeiros amantes da arte moderna e de concepções inovadoras de habitar, que tinham em Paris seu centro social e cultural. Le Corbusier ministrava conferências e elaborava projetos revolucionários de urbanismo para países europeus, da África do Norte e da América Latina, incluindo o Brasil, que visitou pela primeira vez em 1929. Nesse mesmo ano participou da organização do I Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (Ciam), cujas resoluções finais estabeleceram os princípios de atuação do movimento moderno na arquitetura. Em 1936, retornou ao Brasil para orientar o projeto do prédio do Ministério da Educação e Saúde. Como um dos fundadores do grupo Ciam influenciou decisivamente, com suas ideias, a arquitetura moderna no Brasil. Em 1940, quando Paris foi ocupada pelos alemães, fechou seu escritório e refugiou-se no sul da França. De 1945 a 1949 atuou como consultor para a reconstrução de cidades destruídas, e viu dois de seus projetos serem realizados, entre os quais o da Unidade de Habitação de Marselha. Em 1946 e 1947, junto com Oscar Niemeyer, participou dos estudos para a edificação da sede da ONU, em Nova Iorque. Sua consagração como grande arquiteto internacional só aconteceu na fase final de sua carreira, entre 1950 e 1965. Em 1959, recebeu o título de doutor honoris-causa pela Universidade de Cambridge. Morreu em 1965. Fonte: <https://www.escriitoriodearte.com/artista/le-corbusier>

Figura 22: Croqui desenhado por Atilo Correia Lima do edifício Estação de Hidroaviões Santos Dumont.



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/626074/classicos-da-arquitetura-estacao-de-hidroavioes-atilio-correa-lima>

Figura 23: Planta baixa Estação de Hidros.



- | | |
|-------------------------------------|-----------------|
| 1. Bagagens | 7. Telefones |
| 2. Saguão | 8. Restaurantes |
| 3. Alfândega | 9. Copa-cozinha |
| 4. Administração | 10. Despensa |
| 5. Pilotos | 11. Terraço |
| 6. Balcão das companhias de aviação | |

Fonte: MINDLIN, Henrique E. Arquitetura moderna no Brasil

Atílio Correia Lima fez um estágio no escritório de Alfred Agache onde ele era também aluno. Já como arquiteto ele foi convidado por Lucio Costa, diretor da Escola de Belas Artes do Rio de Janeiro para ser professor. Considerado o primeiro urbanista do Brasil em 1931 e precursor da arquitetura moderna brasileira, seguia uma coerente com a linha política e arquitetônica que influenciou toda uma época. Montou um escritório no Rio de Janeiro na Esplanada do Castelo onde participava de concursos e elaborava seus trabalhos, foi responsável também pelo projeto urbanístico de Goiânia, sendo onde também atuou como observa Diniz, na:

área de paisagismo desenvolvendo estudos para a Granja Comary em Teresópolis (1939), reforma para os jardins do Palácio Itaboraí, em Petrópolis (1939), jardins da residência do conde Francisco Matarazzo Júnior, na Avenida Paulista (1939), para a residência de Roberto Marinho, no Cosme Velho no Rio de Janeiro (1940). Também realizou vários projetos residenciais e atuou como consultor do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Sphan (1939-1941).

Atílio Corrêa Lima elaborou em 1941 o Plano Regional do Município de Barra Mansa no Rio de Janeiro, realizando, com a colaboração do arquiteto Aldary Toledo, o primeiro Cadastro Técnico Municipal. Em 1942, quando elaborou o plano da cidade operária de Volta Redonda, no Rio de Janeiro, para a Companhia Siderúrgica Nacional – CSN –, pautou-se pelos paradigmas que Tony Garnier havia proposto para a Cité Industrielle (1904-1917). Ainda nesse mesmo ano, integrou-se ao quadro de arquitetos do Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Industriários – IAPI. Aí, exercitou, por completo, os preceitos da arquitetura moderna, coordenando uma equipe de alto nível. Atílio C. Lima, mais uma vez, foi um pioneiro, projetando o Conjunto Residencial da Várzea do Carmo, o primeiro conjunto de habitação social construído pelo IAPI em São Paulo.

Nos doze anos de produção intensa, entre seu retorno da Europa em 1931 e a sua morte prematura e trágica aos 42 anos, em um acidente de avião, quando retornava para o Rio de Janeiro, no dia 27 de agosto de 1943, Atílio Corrêa Lima prometia a realização de uma carreira profícua, tão vasta e próspera como o de seus colegas de geração. (DINIZ, 2016, p.240)

Figura 24: Foto do Atílio Correia Lima.



Fonte: <https://www.arquivo.arq.br/attilio-correa-lima>

1.2.2. Os Hidroaviões

Os primeiros hidroaviões surgiram da ideia de se criar máquinas que pudessem pousar e decolar a partir de rios, lagos e mares, pois partiam do seguinte entendimento: o planeta Terra é recoberto por 2/3 de água, além disso, o hidroavião é ideal para operações em regiões montanhosas e com poucas planícies para o estabelecimento de aeródromos. Em 1910 o francês Hery Fabre conseguiu voar com sucesso em um protótipo de hidroavião, o trimarã Le Conard.

Outros inventores foram desenvolvendo máquinas mais robustas e mais seguras até chegarem ao modelo que foi amplamente usado no período de 1920 a 1940, conhecido como época áurea dos hidroaviões. Essas aeronaves foram amplamente usadas na área militar e em missões de patrulha; já no meio civil ele era utilizado como meio de transporte. Os hidroaviões, naquela época, apresentavam muitas vantagens em relação aos aviões que pousavam em terra por serem maiores, sua capacidade de tripulantes era entorno de 60 pessoas, pois a aeronave possuía um grande espaço como podemos ver na figura 26, e uma área para bagagens generosa, além de conseguirem realizar voos de longa duração.

Alguns dos hidroaviões que mais apareciam no céu brasileiro eram o Catalina muito usado pela Força Aérea Brasileira, figura 26, e o Dornier DO X, conhecido como “o barco voador”. Nas figuras 23, 24 e 25 podemos ver a grandiosidade dessa aeronave, foi o maior, mais pesado e poderoso hidroavião até então já fabricado. Sua fabricação era suíça, mas financiada pela Alemanha

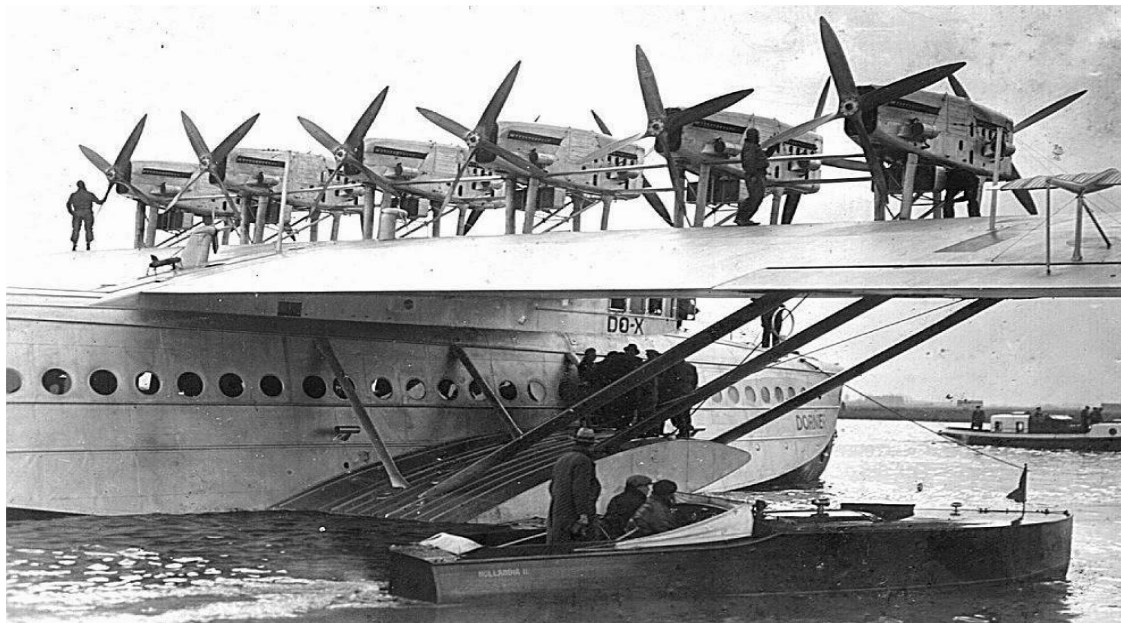
O avião era impressionante sob qualquer ponto de vista: tinha nada menos que doze motores radiais Bristol Jupiter (fabricados sob licença pela Siemens), de 524 HP cada um, montados em tandem em seis nacelles duplas. Com seis hélices tratoras e seis hélices impulsoras, podia abrigar até 66 passageiros. Seu peso máximo de decolagem era de 56 toneladas, com velocidade de cruzeiro de 109 MPH. Suas medidas incluíam ainda surpreendentes 41 metros de comprimento por 48 metros de envergadura e 10 metros de altura. Já as asas tinham a impressionante área de 450 metros quadrados – superior a de um A340-600, que possui 429 metros quadrados. (LIASCH, 2009)

Figura 25: Cartão postal voo do Dornier.



Fonte: <http://culturaaeronautica.blogspot.com/2009/11/dornier-do-x-o-gigante-dos-anos-30.html>

Figura 26: Dornier posado sobre as águas.



Fonte: <https://tokdehistoria.com.br/2013/08/20/1931-o-grande-hidroaviao-do-x-em-natal/>

Figura 27: Vista interna de um Dornier.



Bundesarchiv, Bild 102-10251
Foto: o. Ang. | August 1930

Fonte: <http://culturaaeronautica.blogspot.com/2009/11/dornier-do-x-o-gigante-dos-anos-30.html>

Figura 28: Consolidated PBY Catalina FAB



Fonte: <http://www.rudnei.cunha.nom.br/FAB/br/pby.html>

1.3. Construção da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont

O plano para a construção da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont começou na década de 30 quando a aviação comercial fazia uso de hidroaviões tanto para transportar os passageiros como as cargas. Todo processo de embarque e desembarque era realizado em terminais à beira-mar; vem daí o nome “aeroporto” (aero + porto). Mas a história da Estação tem duas etapas: uma começa com a construção de um aeródromo particular pela PAN AM/ PANAIR do Brasil e a segunda - e mais importante - a que foi a projetada por Atílio Correia Lima.

A área não era plana e possuía muitas irregularidades, o solo oriundo do desmonte do Morro do Castelo era muito argiloso e a outra parte que constituía o terreno era de areia grossa sem aglutinação segundo Barbosa (1985, p.31). O Departamento de Aeronáutica Civil e a Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas foram as instituições responsáveis pelo aterro e obras complementares, de forma que o sítio fosse preparado para que houvesse condições de construção de um aeródromo de modo que dispusesse de uma pista. Para a construção da Estação de Hidroaviões eles precisariam providenciar meios de atracagem e balsa para os passageiros poderem chegar até às aeronaves.

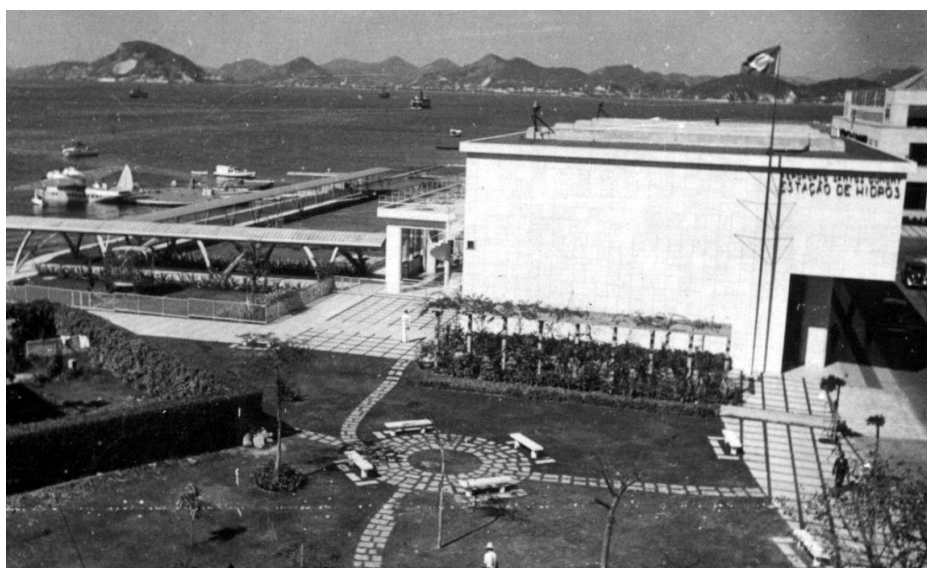
O concurso para a escolha da segunda Estação de Hidroaviões, figura 27, que é considerada como a “oficial”, vencida pelo arquiteto Atílio Correia Lima e com o projeto selecionado por concurso público, teve a colaboração dos arquitetos Jorge Ferreira,

Tomaz Estrella, Renato Mesquita dos Santos e Renato Soeiro. Não demorou muito para ser colocada em ação, sendo construída pelo governo brasileiro. Tal projeto foi executado pelos engenheiros Paulo Jordão de Brito e José Crysantho Seabra Fagundes e a inauguração ocorreu no dia 1º de novembro de 1938, onde compareceu o presidente Getúlio Vargas, o Ministro de Viação e Obras Públicas, bem como outras autoridades.

A instalação foi planejada para reunir todas as instalações de recepção de passageiros e descarga de bagagens no térreo, figura 31; o andar superior foi reservado para um restaurante, figura 30, que se abre para um amplo terraço de observação. No centro, uma escada em helicoidal liga os dois pisos e acentua a sensação de amplitude dada pelo setor de espera, que unifica o espaço interno. Uma escada similar, menor que a primeira, desce do terraço de observação para o jardim.

Uma passarela, coberta por uma leve marquise apoiada em tubos de aço, figura 28, conduz ao setor de desembarque e os passageiros são envolvidos tanto pelo charme da vegetação tropical ao longo do caminho até a borda do mar, como pela alegre plumagem dos pássaros exóticos do aviário, uma das atrações do jardim (BARBOSA, 1985, p.57). A estrutura e as paredes do prédio são revestidas de mármore travertino. Este aeroporto de hidroaviões foi projetado de forma que entrou para a história como um ícone da arquitetura moderna no Brasil; um exemplo de um projeto de primeira grandeza.

Figura 29: Lateral da Estação de Hidros. Fonte:



Fonte: Acervo fotográfico INCAER

Figura 30: Frente do edifício da Estação de Hidros.



Fonte: Acervo fotográfico INCAER

Figura 31: Área interna da Estação de Hidros.



Fonte: Acervo fotográfico INCAER

Figura 32: Embarque de passageiros da Estação de Hidros.



Fonte: Acervo fotográfico INCAER

Figura 33: Estação de Hidros. Fonte:



Acervo fotográfico do INCAER

1.4. Utilização do Edifício Estação de Hidroaviões: uso, tombamento e transformações

Todo esforço do governo para a construção de uma nova Estação de Hidroaviões própria seria pouco aproveitado, as autoridades aeronáuticas não previam que o uso dessas aeronaves estava perto do seu fim. O cenário da aviação começa um processo de mutação: a fabricação de aeronaves mais modernas e menos onerosas e a grande quantidade de pistas construídas durante a Segunda Guerra aumentando assim a capacidade nos aeroportos; foi esse conjunto de mudanças que levaram os hidroaviões a cair em desuso, fazendo com que as atividades realizadas no edifício da Estação de Hidros fossem interrompidas.

A Estação de Hidroaviões funcionou de 1938 a 1942, foram quatro anos em operação, o último hidroavião que decolou foi o da Condor, o Caiçara, com destino a Bahia, segundo Barbosa (1985, p.57). O edifício ficou sendo utilizado até a década de 50 como estação de passageiros do Aeroporto Santos Dumont. Depois desse tempo, passou aos cuidados do Clube da Aeronáutica e nesse período também ocorria na capital federal a construção do viaduto Elevado da Perimetral que ameaçou seriamente a permanência da edificação da Estação de Hidros.

1.4.1 A Avenida Perimetral

A Avenida Perimetral, também conhecida por Elevado da Perimetral, começou a ser esboçada em 1946 pelo Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Distrito Federal e, que no primeiro momento, seria uma via sem qualquer elevação. Essa ideia foi modificada posteriormente e foi confeccionado o desenho da Perimetral em forma de elevado, o que fez desse empreendimento uma obra monumental em escala, tempo, alteração da paisagem e das relações de locomoção na cidade. O objetivo dessa via seria a antecipação da volumosa circulação de veículos automotores pela capital.

As obras para a construção do Elevado da Perimetral cujo objetivo era ser uma via expressa tiveram início nos anos de 1950. Ela foi sendo construída por trechos e o

primeiro trecho compreendia do Aeroporto Santos Dumont à Igreja de Nossa Senhora da Candelária, inaugurado em 1960. A segunda parte ligava até a Avenida Brasil. Essa obra margeava o Mosteiro de São Bento e passava por cima da Avenida Rodrigues Alves.

Passo e passo à construção da Perimetral, diversos traçados para esta *cidade dos carros* foram implementados como as vias expressas do Aterro do Flamengo – inauguradas nos festejos do 40º Centenário, em 1965, e cuja construção advém do desmonte do morro de Santo Antônio, iniciada, em 1955. Resultou também na abertura da avenida Chile, que cruzando o Centro, prolonga-se pelas avenidas Almirante Barroso e Alfredo Agache, em sentido perpendicular à Perimetral. (KUSHNIR, 2017)

Assim surgiu a via que era uma das mais importantes da cidade. A Perimetral permitia acesso direto ao Aeroporto Santos Dumont e à Ponte Rio-Niterói, além de interligar a própria ponte, a Linha Vermelha, a Linha Amarela, a Rodovia Washington Luís, a Via Dutra, a Antiga Estrada Rio-São Paulo e a Rodovia Rio-Santos, garantindo, também, ligação direta com a Baixada Fluminense, a zona norte, a zona sul, a zona oeste e, opcionalmente, ao centro carioca.

Figura 34: Construção do elevador da Perimetral e ao fundo a Estação de Hidroaviões.



Fonte: <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/5210>

Figura 35: Construção do elevador da Perimetral e ao fundo a Estação de Hidroaviões e o COMARIII.



Fonte: <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/5213>

O projeto original da Perimetral encontra-se nos arquivos da Secretaria Municipal de Urbanismo. Se tivesse sido executado como era previsto nos primeiros desenhos certamente não precisaria ter sido implodido e parte da memória do Centro histórico do Rio poderia ter sido preservada. Mas em 1955, emergiu outra versão do projeto da Perimetral onde constava com trechos elevados cancelando o destino do Mercado Central, bem como de outras edificações. E nesse processo a Estação de Hidroaviões foi cogitada para ser derrubada para a construção do Elevado, vide as fotos em que o edifício aparece ao fundo. O que não ocorreu com o Mercado Central da Praça Quinze que foi parcialmente demolido. O Mercado foi inaugurado em 1907, pelo então prefeito Pereira Passos, e era formado por um

conjunto de pavilhões foi, nas décadas seguintes, a maior central de abastecimento de frutas, verduras e pescado do Rio. Do antigo mercado, só foi mantido o prédio do restaurante Albamar. As estruturas pré-moldadas dos outros quatro prédios, que foram fabricadas e importadas da Bélgica, acabaram vendidas — um destino semelhante àquele que aguarda as vigas da Perimetral que não foram roubadas. (MAGALHAES, 2013)

Figura 36: Elevado da Perimetral.



Fonte: jornal o GLOBO <https://oglobo.globo.com/rio/a-historia-secreta-da-perimetral-10670321>

Infelizmente algumas construções antigas não foram preservadas com o crescimento da cidade e imóveis que tinham interesse histórico como o Hotel Pharoux também não foram poupados, como Magalhães (2013) ressalta na reportagem sobre: A história secreta da perimetral; o hotel foi “aberto em 1816, na área da Praça Quinze, era considerado na época o mais moderno da cidade e foi referência para outros empreendimentos do gênero. Estava em decadência ao ser demolido, mas ainda era considerado um marco carioca”.

1.4.2 O Processo de Tombamento

Devido a construção do Elevado da Perimetral o Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Distrito Federal estava solicitando a demolição de várias edificações que pudessem prejudicar o andamento da obra do elevado e dentre essas edificações estava previsto a demolição do edifício da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont.

O Instituto de Arquitetos do Brasil assim que soube da possível demolição do edifício da Estação de Hidros requereu o processo de tombamento, ratificando que a edificação já estava inscrita nos livros de tomo do IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artística Nacional, de acordo com o instituto pelo decreto lei n. 25 de 30 novembro de 1937, mas que seu tombamento se achava em estudo no Serviço do Patrimônio da União por proposta do arquiteto Lúcio Costa, Diretor da Divisão de Estudos e Tombamento, entendendo que o edifício é considerado um dos marcos fundamentais da arquitetura brasileira, segundo consta no processo nº 552-T-56 D.P.H.A.N./D.E.T Seção de História, Ministério da Educação e Cultura, 29 de janeiro de 1957. O Instituto de Arquitetos do Brasil, inclusive, requereu o edifício para ser sua sede.

Entretanto o edifício da Estação de Hidros por fazer parte do complexo do Aeroporto Santos Dumont achava-se jurisdicionado ao Ministério da Aeronáutica, portanto não poderia ficar sobre os auspícios do Instituto de Arquitetos do Brasil, mas a batalha continua e o diretor do IPHAN solicita que o Ministro de Educação encaminhe a notificação nº 784 referente ao tombamento da antiga estação de hidroaviões ao titular da pasta da Aeronáutica.

Quando o Ministério da Aeronáutica soube da inscrição no Livro de Tomo das Belas Artes, protestou, mesmo tomando conhecimento que o tombamento não alteraria o uso da edificação pelo Clube da Aeronáutica. Vários foram os pontos defendidos pelo Ministro da Aeronáutica para que não fosse tombado, dentre elas a mutilação artística ocorrida no imóvel pela construção do elevador da perimetral que teria por consequência a descaracterização do entorno da edificação, perdendo assim o valor do imóvel e o desclassificando como monumento. Tal argumento foi duramente rebatido, na ata da vigésima sexta sessão ordinária do Conselho Consultivo do IPHAN, em 21 de agosto de 1958,

O conselheiro Paulo Santos, que teria de se manifestar sobre o pedido do Ministério da Aeronáutica ao senhor Presidente da Republica para cancelar o tombamento do referido imóvel, na fora do dispositivo no Decreto-lei número três mil oitocentos e sessenta e seis, de vinte e nove de novembro de mil novecentos e quarenta e um. O relator, após fazer ampla exposição dos antecedentes da questão e encarecer o valor do excepcional da estação de hidroaviões, como marco significativo da evolução da arquitetura moderna no Brasil, opinou pelo não cancelamento da inscrição do mesmo edifício nos Livros de Tombo, no que foi seguido pelos demais membros do Conselho unanimemente.

A batalha do Ministério da Aeronáutica com o DPHAN sobre a retirada da Estação de Hidroaviões do Livro de Tombo das Belas Artes só findou após um ofício de 2 de outubro de 1958 que informava que o Presidente da República através do despacho no Diário Oficial de 29 de setembro de 1958, aprovou o parecer do Conselho Consultivo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional sendo contrário ao cancelamento da inscrição da Estação de Hidros.

Depois de findado esse processo em que a edificação estava sob a custódia do Clube da Aeronáutica, de 1946 até 1987, é realizado um processo onde a custódia passa a ser do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – INCAER, no dia 17 de março de 1987.

2. INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA – INCAER

Figura 37: Fachada do INCAER.



Fonte: <http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/33218/HIST%C3%93RIA%20-%20INCAER%20celebra%2080%20anos%20da%20antiga%20Esta%C3%A7%C3%A3o%20de%20Hidroavi%C3%B5es>

A ideia de criar uma instituição que pudesse reunir a história e a cultura da aeronáutica brasileira era muito almejada entre os aviadores e os aficionados pela aviação; era uníssono ter um local onde pudessem ser preservados e difundidos a cultura e a história da aviação, bem como a necessidade de “se criar uma mentalidade aeronáutica” (MARTINS, 1998, p 6)¹³. Neste capítulo discorreremos sobre a história do INCAER, como o seu acervo se formou e como está atualmente, mostrando a contribuição desse acervo para a construção da memória e a identidade institucional.

¹³ Domingo Barros em seu livro a Aeronáutica Brasileira discorreu a importância da mentalidade como uma forma de construção cultural-histórica, bem como a vivência de atividades relacionadas à aviação de como cultivar, preservar e passar para outros indivíduos essas memórias e saberes.

Figura 38: Livro sobre do Domingos Barros.



Fonte: site de venda de livros

Na década 1920, surge a ideia de criar um órgão com o objetivo de fomentar a história e a cultura geral da aeronáutica brasileira através de um Instituto Nacional de Aeronáutica, idealizado por Domingos Barros¹⁴ em sua obra intitulada Aeronáutica Brasileira, figura 38, tanto é que Martins (1998, p.6) e outros militares com o intuito de fundamentar a criação de um órgão que tivesse esse viés da história e da cultura aeronáutica se respaldaram nos seguintes pontos destacados por ele:

- I. Coligir documentos, provas e ilustrações, em fac-símile fotográfico, de tudo quanto possa interessar ao estudo e à comprovação da prioridade das criações brasileiras em Aeronáutica, por sua autenticidade, os elementos positivos e incontestáveis sobre os quais possa ser baseada a defesa exhaustiva de nossas reivindicações.
- II. Essa documentação em fac-símile, adicionada à documentação original, sejam adquiridas ou sejam doadas, constituirá uma seção do Museu de História da Aeronáutica Brasileira, a ser continuamente enriquecida pelo Instituto.
- III. O Instituto estudará, atentamente, todas as objeções formuladas contra a prioridade de nossas criações aeronáuticas e elaborará

¹⁴ Era pernambucano, nasceu em 1865 - 1938, químico-farmacêutico, escritor e entusiasta da aeronavegabilidade

- a contestação decisiva com documentação e argumentação positiva sob a mais rigorosa base histórica e científica.
- IV. O Instituto redigirá uma Revista periódica em que serão publicados trabalhos originais e reproduções históricas, relativas às atividades brasileiras. Atos, estudos e as elaborações do Instituto serão publicados regularmente na Revista, com o conveniente desenvolvimento.
- V. O Instituto organizará um curso regular de estudos das criações e atividades aeronáuticas brasileiras, baseado em documentação histórica e considerações científicas adequadas. Serão dissertações simples e concisas abordando, diretamente, os assuntos respectivos, sem exibição de escusada literatice. Tudo positivo, sintético e claro. (BARROS apud MARTINS, 1998, p.7)

As ideias de Domingos Barros foram sendo concretizadas aos poucos e começaram a ganhar força, primeiramente, com a criação do Museu Aeroespacial (MUSAL) no Campo dos Afonsos, na década de 1970, após a transferência da Academia da Força Aérea do Rio de Janeiro para Pirassununga (SP), criado pelo Ministro da Aeronáutica, Tenente Brigadeiro do Ar Joelson Campos de Araripe Macedo (INCAER, 2016, p.28).

Entretanto, nos primeiros anos após sua criação e funcionamento, o Museu começou a

apresentar dificuldades inerentes a um órgão cujas funções, até então, estranhas ao grande arcabouço administrativo do Ministério da Aeronáutica. Simultaneamente, ampliaram-se as preocupações com a memória da Aviação. Havia, dispersos pelo Brasil, outros centros possuidores de acervos históricos de interesse, os quais, para melhor servirem à Inteligência Aeronáutica, deviam ser integrados. Por outro lado, acentuava-se o interesse por outras atividades culturais (MARTINS, p.10, 1996).

Essas circunstâncias fizeram com que o Tenente-Brigadeiro-do-Ar Deoclécio Lima¹⁵ de Siqueira começasse a idealizar a criação de uma unidade no Ministério da Aeronáutica

¹⁵ O Brigadeiro Deoclécio nasceu em Jardinópolis, SP no dia 21 de setembro de 1916 e faleceu no dia 23 de março de 1998 no Rio de Janeiro, RJ. Era militar proveniente da Escola de Aviação do Exército, no dia 30 de dezembro de 1938, obteve seu Diploma Militar de Piloto. Em 20 de janeiro de 1941, passa a integrar o recém-criado Ministério da Aeronáutica servindo no Campo dos Afonsos, tornando-se Comandante da Esquadrilha do Correio Aéreo Nacional (CAN), participou da Segunda Guerra Mundial na missão de

que fosse voltada à pesquisa e aos registros da aviação brasileira, bem como ao culto daqueles que nela se distinguiram por exemplos dignificantes.

Essa preocupação com a falta de um órgão que atendesse a preservação da cultura aeronáutica despertou o interesse da criação de um instituto, de um local específico que centralizasse a história e a memória da aviação de forma que pudesse

atender a todas as aspirações e necessidades desse segmento da história e da cultura nacional. A ideia de um órgão dedicado a esse tema surgiu de constatações feitas junto à comunidade aviatória, e pelo grande interesse do então Ministro do Supremo Tribunal Militar, Tenente-Brigadeiro do Ar Deoclécio Lima de Siqueira. Ele idealizou uma Organização Militar [...] voltada especificamente para a pesquisa e o registro de fatos marcantes da aviação brasileira [...] (INCAER, 2016, p.28).

No dia 11 de junho de 1986, era encaminhado o projeto de decreto nº 024/GM3, solicitando a criação de um novo órgão da Aeronáutica pelo Ministro Tenente-Brigadeiro do Ar Octávio Júlio Moreira Lima, que foi aprovado no dia 27 do mesmo mês por meio do Decreto nº 92.858 pelo então Presidente da República, José Sarney. A proposta era sobre a criação da nova Organização Militar, denominada Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – INCAER.

2.1 Criação do INCAER e a concepção do seu acervo

A criação do INCAER, órgão idealizado pelo Tenente-Brigadeiro-do-Ar Deoclécio Lima de Siqueira torna-se realidade,

patrulha anti-submarino no Atlântico Sul. Desempenhou a função de instrutor da Aeronáutica na Escola de Guerra Naval, estudioso da Batalha de Midway onde despertou para aprofundar suas pesquisas históricas. Era membro da Associação de Diplomados da Escola Superior de Guerra. De forma recorrente era chamado a ministrar palestras, aulas e cursos, já que era conhecido pelos seus conhecimentos de História, Estratégia e Tática Militar. Foi Chefe do Comando Geral de Pessoal (COMGEP), posteriormente foi nomeado ministro do Superior Tribunal Militar (STM). Deixou o STM em 1986, quando passou à reserva. Em setembro desse ano, fundou o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, dirigindo-o até 1992.

CAMBESES JUNIOR, Manuel. *Ten. Brig. Do Ar Deoclécio Lima Siqueira: sua vida e sua obra*, idealizador do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. Rio de Janeiro: INCAER, s.d.

Art. 1º Fica criado, na estrutura do Ministério da Aeronáutica, o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) com a finalidade de pesquisar, desenvolver, divulgar, preservar, controlar e estimular as atividades referentes à memória e à cultura da aeronáutica brasileira.

Art. 2º O Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, com sede na cidade do Rio de Janeiro, fica subordinado diretamente ao Ministro da Aeronáutica” (BRASIL, 1986)¹⁶

Subordinado ao Ministério da Aeronáutica¹⁷, o INCAER tem sua perspectiva voltado para a aviação como um todo, tanto civil como militar, como também aos seguimentos comercial e esportivo, com o intuito de ser um local para preservar e desenvolver atividades referentes à memória e à cultura da Aeronáutica Brasileira.

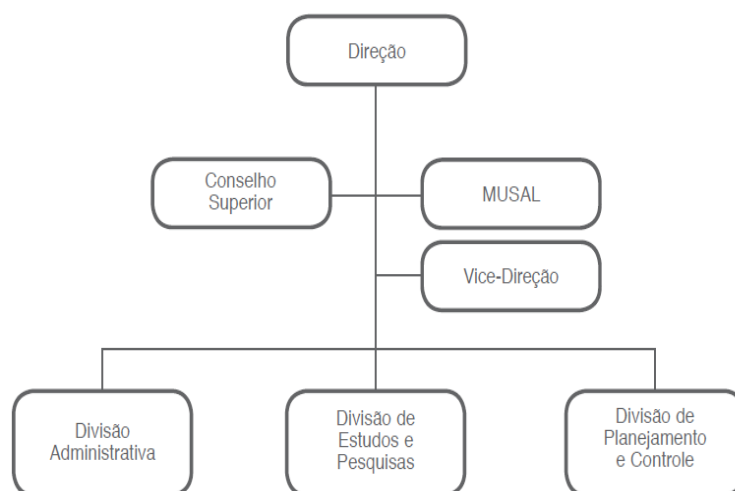
Com a diretoria já organizada, Deoclécio focou sua atenção no cumprimento dos dispositivos imprescindíveis ao funcionamento do INCAER. Entre eles, deu prosseguimento ao processo de formação do Conselho Superior e respectivo Corpo de Patronos e estabeleceu a estrutura organizacional que, até o ano de 2010, funcionou com o organograma apresentado a seguir (figura 39), já com o Museu Aeroespacial (INCAER, 2016, p.29).

O Instituto, então, começa suas atividades com uma equipe de 25 integrantes e o primeiro diretor, o Brigadeiro Deoclécio, e possuía como sede o edifício da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont, que estava sob os cuidados do Clube da Aeronáutica, sendo transferido em 1986 para o Instituto. A instalação do INCAER no edifício ocorreu no dia 20 de julho de 1987, dia do aniversário de nascimento de Santos Dumont.

¹⁶ Decreto nº 92.858, de 27 de junho de 1986

¹⁷ Atualmente o Ministério da Aeronáutica passou a se chamar COMAER – Comando da Aeronáutica

Figura 39: Organograma INCAER de 1986- 2010.



Fonte: INCAER 30 anos depois

A escolha desse edifício não era só pela importância arquitetônica e aeronáutica, mas também pela sua localização no centro do Rio de Janeiro na Praça Marechal Âncora, que o torna de fácil acesso aos visitantes, como Martins (1996, p.20) ressalta; e a edificação fica situada no chamado “corredor cultural”, formado pelo Museu Histórico Nacional, Museu da Imagem e do Som, Museu Naval, Centro Cultural Banco do Brasil, Centro Cultural dos Correios, Casa França-Brasil, Museu de Arte Moderna.

Após sua instalação, o INCAER começa a desenvolver suas atividades. Seu enfoque não fica restrito somente à Força Aérea Brasileira, mas à toda a aviação civil, militar e desportiva. Realizando atividades socioculturais, tais como: conferências, seminários, encontros, painéis, lançamento de livros, exposições, sempre imbuído de temas voltados para a aviação civil e militar. O Instituto é requerido com certa frequência e cede seu espaço, também, para a realização de outras atividades culturais.

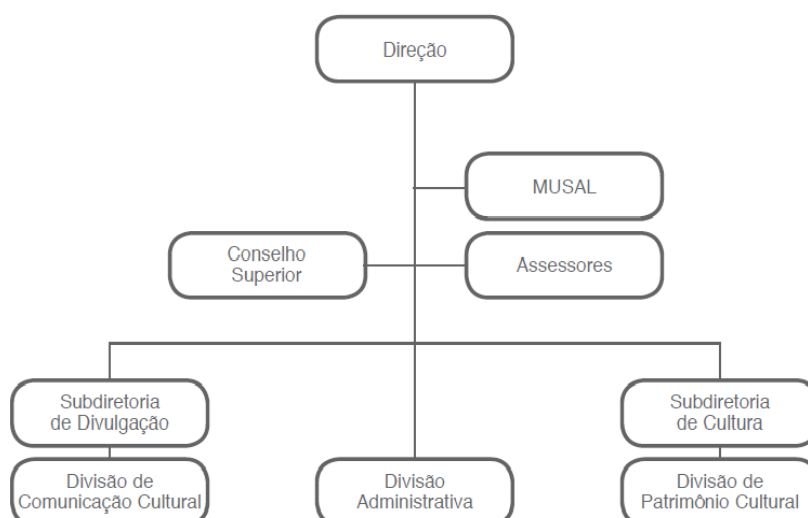
Com o decorrer dos anos e com o desenvolvimento de suas funções o Instituto começava a necessitar de uma verificação dessas incumbências de forma que abrangesse tudo que fosse possível sobre a aviação e pudesse ampliar significativamente os horizontes laborais da instituição que culminou com a criação do Sistema de Patrimônio

Histórico e Cultural do Comando da Aeronáutica, por meio da Portaria nº 119/CG3, de fevereiro de 2010, com intuito de trabalhar tudo que envolvesse a aviação,

Como órgão, o INCAER passou a desenvolver atividades relacionadas, com Patrimônio Histórico Material e Imaterial, Museologia, Patrimônio Histórico Material e Imaterial, Heráldica, Documentação Histórica, Literatura, Música, Arquitetura, Produções Artísticas, Tombamento, Tradições, Uso e Costumes, Crenças, Valores, Ações Históricas e Cerimonial. (INCAER, 2016, p.30).

No ano de 2010 com as crescentes demandas impulsionadas pela execução da portaria e das atividades que o INCAER já vinha desenvolvendo, o Instituto considerou a necessidades de suas ocupações fossem expandidas e, assim, aumentando as incumbências e concomitantemente a necessidade de ter uma equipe que pudesse dar suporte aos seus colaboradores que hoje são formados por civis, militares da reserva e militares temporários nas seguintes aéreas: relações públicas, história, arquivo, biblioteca, museu, música, informática, administração e aviadores, formando assim uma equipe multidisciplinar. A atual organização administrativa do INCAER pode ser vista na figura 40.

Figura 40: Organograma INCAER de 1986- 2010.



Fonte: INCAER 30 anos depois

O Instituto atualmente desenvolve atividades como a pesquisa, o desenvolvimento, a divulgação e a preservação do patrimônio material e imaterial da aeronáutica brasileira; estão dentro do seu escopo também assuntos como a heráldica, tombamento, as tradições, crenças e costumes, museologia, documentação histórica, bibliografias, periódicos, materiais áudio visuais: como música, documentários, entrevistas e fotografias, tudo ligado à aérea da aviação.

O INCAER é responsável por várias publicações e, dentre elas, os livros da coleção História da Aeronáutica Brasileira, livros estes que tratam sobre a história da aviação no mundo e aqui no Brasil. Também realizam um trabalho sobre a história oral - chamado Projeto Memória - onde depoimentos são gravados; possuem dois periódicos: um jornal chamado Noticiário INCAER e uma revista para publicações de pesquisas na aérea da aviação, Ideias Em Destaque, onde publicam folhetos biográficos e temáticos e todo final de mês acontecem palestras que são chamadas Encontro INCAER. E desde sua fundação possui uma biblioteca com acervo vasto sobre aviação, acervo que foi inicialmente formado por meio de doações.

A reutilização da edificação Estação de Hidroaviões pelo INCAER foi algo relevante já que o Instituto tem cunho de preservação da memória da aviação, reintegrando um edifício desativado a um uso normal, algo que é certamente paradoxal, audacioso e de difícil valorização do patrimônio em que o “monumento é assim poupado aos riscos do desuso para ser exposto ao desgaste e usurpações do uso: dar-lhes uma nova destinação é uma operação difícil e complexa, que não deve se basear apenas em uma homologia com sua destinação original”. (CHOAY, 2006, p.219), o que obriga, de certa forma, o Instituto a cuidar do bem levando em conta o estado material do edifício e sempre que possível uma avaliação do fluxo dos usuários.

Entendemos que o referido espaço carrega consigo várias simbologias históricas, desde sua localização, onde outrora o terreno se chamava Ponta do Calabouço, passando pela história do desmonte do morro do Castelo, à construção das estações de Hidroaviões e, finalmente, um Instituto Histórico. A área onde esse edifício, Estação de Hidros, fora “redestinada” e as suas dimensões históricas, patrimoniais e de memória fizeram com que o lugar físico tenha tido o sentido de levar à construção da memória, sendo visto como um lugar simbólico da memória institucional, como ressalta o historiador Pierre Nora.

2.1.1 Biblioteca do INCAER e seu acervo

No período de criação do INCAER surge a ideia do “Clube do Livro”,¹⁸ uma forma de fomentarem a cultura aeronáutica por meios de materiais bibliográficos. Com uma demanda crescente de materiais para pesquisa e para o levantamento histórico sobre a aviação, o INCAER recebe uma oferta para a formação do acervo e surge então a ideia de terem uma biblioteca.

Nasce assim a Biblioteca do INCAER, por meio de doações de livros, periódicos, mapas, fotografias, que em 1988 reunia seis mil volumes (MARTINS, 1998, p.15). Entretanto, ela passou a existir oficialmente no dia 30 de outubro de 1989, com a doação de parte da coleção do Tenente-Brigadeiro do Ar Nelson Freire Lavenère-Wanderley e do Dr. Isaac Jackubowsky¹⁹. Em 31 de julho de 2014, esse setor recebeu o nome de “Biblioteca Tenente-Brigadeiro Moreira Lima” uma homenagem ao segundo diretor do INCAER.

Figura 41: Nome da Biblioteca do INCAER com a heráldica do Instituto



Fonte: INCER 30 anos depois

¹⁸ “O clube do livro” visava facilitar o fornecimento de obras literárias aos interessados, estimulando o hábito da leitura. Atualmente este serviço vem sendo prestado pelo Instituto com a apresentação de inúmeras obras de bons autores, adquiridas a baixo preço em editoras como a Biblioteca do Exército (Bibliex), Record e outras. Fonte: <https://www2.fab.mil.br/incaer/index.php/clube-livro>.

¹⁹ Funcionário civil da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aera Internacional (CERNAI).

O acervo da Biblioteca é composto também dos seguintes materiais: audiovisuais como as gravações de entrevistas e palestras apresentadas no Instituto, filmes, dispositivos, fotografias, materiais iconográficos (pinturas, desenhos, plantas e recortes de jornais, bem como materiais que tivessem como tema principal a aviação).

Figura 42: Biblioteca do INCAER – área externa.



Fonte: <https://www2.fab.mil.br/incaer/index.php/biblioteca>

O seu acervo é especializado, trata de assuntos sobre a história da aeronáutica civil e militar, guerras, biografias de personalidades ligadas à área da aviação, legislação aeronáutica, Boletins do Ministério da Aeronáutica e Almanques de Oficiais da Aeronáutica²⁰. O quantitativo atual da Biblioteca é de 10.000 volumes; títulos de periódicos é de 800²¹; os materiais audiovisuais do projeto memória – depoimentos de autoridades da aeronáutica – 41 DVDs; o acervo fotográfico é composto por materiais que existem em meio físico (negativos e revelados) e em meio digital. São eles: o álbum da antiga Estação de Hidroaviões, os álbuns da inauguração do Instituto e das atividades desenvolvidas por eles até os dias atuais.

Também faz parte do acervo um arquivo com assuntos variados sobre aeronáutica que reúne materiais sobre a história, aviação civil e militar, reportagens em formato de clipping que são chamadas de separatas e pastas sobre os patronos do INCAER. Antes a

²⁰ Livro onde constam informações históricas e de carreira dos oficiais da Aeronáutica.

²¹ Quantitativo levantado pela Bibliotecária Nair no dia 02 de julho de 2018, antes do meu desligamento com a FAB.

biblioteca possuía uma base de dados embrionária no Access chamada SISBIBLIO, desenvolvida pela área de informática do próprio Instituto. Mas com o crescente desenvolvimento do acervo e com o projeto de interação das bibliotecas militares, se fez necessária a migração das bases de dado; como consequência disso a biblioteca do INCAER passa a adotar a base de dados Sophia, base utilizada pelas bibliotecas da Aeronáutica, integrando assim a Rede de BIA – Rede de Bibliotecas Integradas da Aeronáutica.

Figura 43: Biblioteca do INCAER – área interna (acervo).



Fonte: <https://www2.fab.mil.br/incaer/index.php/biblioteca>

É importante salientar que o acesso aos materiais da biblioteca do Instituto é realizado de forma presencial e que a pesquisa à base de dados pode ser realizada online, também são realizados empréstimos entre bibliotecas. Dentre os materiais mais importantes do acervo da Biblioteca do INCAER destacamos dois: um periódico que existe lá desde seu primeiro fascículo até os dias atuais que é a Revista Asas, especializado na área da aviação civil e militar; outro de relevância singular que é o álbum da Estação de Hidroaviões que vai desde sua construção até o dia que foi inaugurada. A Biblioteca do Instituto é uma fonte de história e cultura sobre a aviação e que a torna especial por ter todas essas informações e memórias.

Existem outros materiais relevantes que o público externo precisa saber que existe no Instituto, bem como sobre a própria edificação que poucas vezes é lembrada no circuito

histórico e cultural do Rio de Janeiro, esses motivos fizeram com que nossa pesquisa fosse direcionada a preencher uma lacuna deixada pelo Instituto em relação à sociedade e vimos na proposta de criação de um centro de memória um meio para que essa lacuna venha a ser preenchida.

2.2 O acervo como construtor da memória institucional

Podemos dizer que o conceito de memória institucional foi sendo formado pelos meios, funções e formas de armazenamento da memória de uma instituição, onde há uma relação de reciprocidade das informações que são produzidas e armazenadas por uma instituição com a memória que possam promover ações de resgate ou de esquecimento da memória institucional. Mas o que determina não é somente isso, mas tudo o que a instituição determine como relevante para a sua memória e sua história, onde devemos ressaltar que o esquecimento também é um condicionante da memória.

Dessa forma os espaços como arquivos, bibliotecas e museus de uma instituição são meios armazenadores que subsidiam informações que possam levar à construção da memória institucional, bem como, também, informações agregadas da cultura, da história e do patrimônio institucional que possam levar à reconstrução e ao resgate da memória coletiva por meio desses armazenadores. Onde abordamos a importância desses meios e dos armazenadores de memória para a reconstrução da memória institucional do INCAER.

2.2.1 Memórias: suas funções, os meios e os armazenadores para a sua reconstrução

A memória segundo Assmann (2011) pode ser entendida sobre vários aspectos de acordo com as funções – modos de recordação – como a literatura, identidade, memória funcional e cumulativa, memória habitada e inabitada; os meios da memória: recordação e esquecimento por meio da escrita (textos e vestígios), da imagem e dos locais (cidades, edificações, espaços) e dos armazenadores que são os suportes informacionais como:

bibliotecas, arquivos, fotografias. Nessa perspectiva iremos abordar e analisar a memória do acervo, o espaço e a edificação do INCAER.

Um acervo, como a própria etimologia nos mostra, é uma reunião daquilo que compõe o patrimônio de uma pessoa, de uma empresa ou de uma organização pública ou privada. Palavra proveniente do termo latino *acervus* (coleção) utilizada para fazer referência a uma coleção de obras ou bens. Compreendendo que o acervo pode ser uma coleção de obras e bens de uma organização e que a memória está contida nesse arcabouço por meio dessas fontes, como aponta Assmann (2011, p.24), essas fontes midiáticas descerra um acesso específico da memória cultural e histórica, destacando dessa forma o acervo institucional do INCAER que, ao longo dos anos, foi acumulando e se tornando vasto com ênfase na aviação civil e militar, tanto no âmbito nacional quanto internacional, onde

as mídias internalizadas da memória incluem localizações que são convertidas em lugares de memória, devido a algum acontecimento de relevância religiosa, histórica ou biográfica. Lugares podem atestar e preservar uma memória, mesmo para além de fases de esquecimento coletivo. (ASSMANN. 2011, p.25)

Compreende também o acervo do INCAER diversas edificações que estão sobre a sua custódia, esses patrimônios estão localizados nos municípios de Belém (PA), Rio de Janeiro (RJ), Santos Dumont (MG), Brasília (DF), Vilhena (RO), Goiânia (GO) e Florianópolis (SC). São bens que foram tombados por terem o valor histórico, artístico ou cultural reconhecidos por órgãos responsáveis nas esferas municipais, estaduais e/ou federais.

O acervo do Instituto também é composto por arquivos, materiais museológicos, fotografias, periódicos, mapas, materiais bibliográficos, manuais de aviões e estudos, boletins do Ministério da Aeronáutica, materiais que foram doados por autoridades militares da Aeronáutica, Marinha e Exército, bem como de especialistas que pesquisam sobre a aviação no Brasil. Destaco o periódico institucional “*Ideias em destaque*”, cuja ênfase é a aviação e assuntos correlatos, e o trabalho sobre a história oral com depoimentos de militares e civis que tiveram envolvimento ou trabalharam na FAB.

Dessa forma podemos entender a importância desse acervo e sua notabilidade na área da aviação que traz consigo não só a identidade, mas a história da aviação no Brasil, no mundo e dos locais por onde a FAB está presente. É por meio desse acervo institucional, formado por várias fontes, que as memórias podem ser reconstruídas e conservar os meios/ suporte dessas informações se faz fundamental, de forma que as memórias individuais (exemplo dos arquivos pessoais que foram doados) venham a corroborar com a construção da memória coletiva e histórica da aviação no Brasil. Corroborando com o objetivo maior do INCAER que é de preservar para difundir a história da aviação; por isso fala-se tanto de memória por causa do esquecimento de fatos passados, por isso Nora (1993, p.7) ressalta que há locais de memória porque não há mais meios de memória, no entendimento de Nora (1993, p.7) “se habitássemos ainda nossa memória, não teríamos a necessidade de consagrar lugares e conseqüentemente não poderia haver lugares porque não haveria memória transportada pela história”.

2.3 A memória institucional na área militar

O Brasil possui três Forças Armadas – FAs, a saber: a Marinha do Brasil, o Exército Brasileiro e a Força Aérea Brasileira. As FAs procuram preservar, cada uma ao seu modo, a sua cultura, a sua história e a sua memória. Atualmente a única parte que é integrada e pertencente às três forças é a Rede de Bibliotecas do Ministério da Defesa – REBIND,

Criada em novembro de 2011, (...), atualmente, com a participação da biblioteca do Ministério da Defesa, de 40 bibliotecas do Comando da Marinha, 40 do Comando do Exército e 11 do Comando da Aeronáutica.

Fazem parte de seu acervo livros, manuais, artigos de periódicos, teses e dissertações, gravações de vídeo, obras raras, periódicos e materiais digitais de diversas áreas do conhecimento, com destaque para política, estratégia, defesa, relações internacionais, história militar e cartografia (BRASIL, 2014)

A REBIMD foi criada para otimizar as informações e torná-las conhecidas entre as três forças, pois há uma diversidade de bibliotecas e acervos bibliográficos que são pouco conhecidos entre as FAs, onde essas bibliotecas estão localizadas por todo o

território nacional, assim como os arquivos e museus das FAs. Isso ocorre pela necessidade das Organizações Militares – OMs estarem espalhadas de forma a proteger o território nacional. Muitas dessas OMs possuem arquivos - e algumas museus - de forma a suprir a necessidade de cada unidade. Isso ocorre porque cada Força tem autonomia e independência para realizar as atividades desenvolvidas na área histórico-cultural, mas ainda não há uma Rede como a REBIMD na área cultural das FAs que envolvam os arquivos e museus, e nem um Centro de Memória – CM individual ou conjunto.

Entendo que seria importante ter uma rede de centros de memórias das FAs como uma forma de tornar esses acervos mais atrativos para o público, além de compreender que os Centros de Memórias são “entidades híbridas, destinadas a preservar a memória da organização ou área do conhecimento, abrangendo qualquer tipo de documento que constitua a memória organizacional, sem qualquer restrição de acervo” (PESSOA, 2014, p.56).

Quanto à memória institucional observamos que a Marinha, o Exército e a Aeronáutica se preocupam em gestar a área histórica e cultural, investindo e desenvolvendo as atividades por meio de Departamentos Culturais e Históricos, mas sem o conceito de ser um Centro de Memória. Podemos observar por meio das diretrizes de cada uma a seguir.

2.3.1 Marinha do Brasil e a sua memória

A Marinha tutela e gesta a cultura e a história institucional por meio da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). A história desse departamento cultural começou através da Biblioteca da Marinha, em 1846. Em 1943 quando a Biblioteca foi incorporada à Seção de História Marítima, que era composta também pelo Arquivo Histórico e a Revista Marítima Brasileira, sendo então criado o Serviço de Documentação da Marinha. Com o crescente desenvolvimento do acervo e das atividades foi criado

Em 1953, o Decreto no 32.273, de 18 de fevereiro, que aprovou o Regulamento da Secretaria-Geral de Marinha, reativou o Museu Naval e colocou-o sob a estrutura do renomeado Serviço de Documentação

Geral da Marinha (SDGM), que ficou diretamente subordinado à Secretaria-Geral da Marinha. (BRASIL, 2020)

Com o intuito de ampliar as atividades e ampliar o atendimento ao público, o Serviço de Documentação Geral da Marinha já não comportava a nomenclatura, pois com a reativação do museu tiveram que rever as suas incumbências. Por isso o SDGM passa a ser Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), em 2008, cujo propósito é de “preservar e divulgar o patrimônio histórico e cultural da Marinha, contribuindo para a conservação de sua memória e para o desenvolvimento da consciência marítima brasileira” (BRASIL, 2020). A DPHDM tem como missão

I - promover estudos e pesquisas, consolidar e publicar documentação sobre assuntos concernentes à cultura marítima;

II - propor normas relativas às atividades histórico-culturais da Marinha;

III - manter o registro da história marítima do Brasil;

IV - administrar a Biblioteca da Marinha, o Arquivo da Marinha, a editora, Serviço de Documentação da Marinha, os Navios-Museus e os Museus que lhe são subordinados, incluindo os diversos espaços para exposição;

V - controlar o patrimônio histórico e cultural da Marinha;

VI - planejar e controlar, no âmbito da DPHDM, o emprego e o aperfeiçoamento técnico dos profissionais que exerçam atividades ligadas à história e à cultura na Marinha;

VII - promover intercâmbios com entidades públicas e privadas, nacionais e estrangeiras, envolvidas com a história e a cultura marítimas;

VIII - promover programas comemorativos e a divulgação de eventos histórico-culturais da Marinha;

IX - administrar as atividades técnicas de preservação, inclusive quanto à preservação digital, relativas ao acervo sob sua guarda;

X - assessorar a SGM na determinação das necessidades de pessoal e material para as atividades histórico-culturais da Marinha; e

XI - propor e incentivar a divulgação da cultura e história marítimas para a sociedade em geral.

Em situação de mobilização, conflito, estado de defesa, estado de sítio, intervenção federal e em regimes especiais, cabem à DPHDM as tarefas concernentes à mobilização e à desmobilização que lhe forem atribuídas

pelas Normas e Diretrizes referentes à Mobilização Marítima e as emanadas pela SGM. (BRASIL, 2020)

2.3.2 Exército Brasileiro e a sua memória

O Exército começa a intensificar a gestão da cultura e histórica a partir da década de 70 com a criação do Departamento de Ensino e Pesquisa (DEP), com o intuito de centralizar o pensamento cultural, até então disperso por vários órgãos da Força. Em 1973 é criado o Departamento, a Diretoria de Assuntos Especiais, Educação Física e Desportos (DAED), onde a área cultural e histórica estava inserida como "assuntos especiais" nessa Diretoria, não tendo, portanto o destaque merecido.

Com o intuito de impulsionar e centralizar as atividades culturais do Exército, a CACED em 1980 começa a dar uma maior importância aos trabalhos de “levantamento do acervo patrimonial, histórico e artístico do Exército, a transferência do Museu Histórico do Exército da Casa de Deodoro para o Forte de Copacabana e a mudança de subordinação do Arquivo Histórico do Exército” (BRASIL, 2020)

É criado em 1990, com o intuito de fomentar a cultura, a Diretoria de Assuntos Culturais (DAC), “órgão técnico-normativo do Departamento de Ensino e Pesquisa (DEP) com a missão de controlar, preservar, conservar, recuperar, restaurar e divulgar o patrimônio cultural material e imaterial de interesse da história do Exército Brasileiro”. (BRASIL, 2020). E em 2008, é criado o Departamento de Educação e Cultura do Exército (DECEX) e Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural do Exército (DPHCEX), ampliando assim as atividades e os serviços. O Departamento tem por missão “relacionar, planejar, dirigir, coordenar, acompanhar, ampliar e controlar as atividades que visem a preservação e divulgação do patrimônio histórico e cultural, material e imaterial, de interesse do Exército Brasileiro” (BRASIL, 2020).

De forma que os Espaços Culturais do Exército, como Museus, Salas de Memória, Bibliotecas e demais espaços que envolvam a cultura e a história da Força corroborem na preservação e difusão dos bens materiais que compõem o acervo cultural e estabeleçam ligações com o órgão do governo e outros órgãos públicos federais, estaduais ou

municipais com o intuito de promover o Sistema Cultural do Exército, contribuindo assim para o cenário cultural do país.

O Exército reconhece-se como fundamental na dinâmica da vida do País e compreende a aproximação do Sistema Cultural do Exército com o Sistema Cultural Nacional como canal perene e fértil de sua comunicação com outros setores da sociedade brasileira, em particular com as demais Forças Armadas e com os espaços civis de cultura. Além disso, vê a atividade cultural como influente estímulo ao patriotismo e ao orgulho pela nacionalidade, pois, como um dos principais agentes da História do Brasil, possui um rico patrimônio histórico e artístico cultural nas Organizações Militares, que deve ser amplamente divulgado. (BRASIL, 2020)

2.3.3 Força Aérea Brasileira e a sua memória

A preservação e a disseminação cultural e histórica na FAB ficam sob a responsabilidade do INCAER, cuja missão é “pesquisar, desenvolver, divulgar e preservar a memória e a cultura aeronáutica brasileira” (BRASIL, 2020) e ser reconhecida nas FAs como uma Organização que busca a excelência na gestão cultural. A OM subordinada ao INCAER para o cumprimento dessa missão é o Museu Aeroespacial – MUSAL, que conta com um acervo histórico da FAB, incluindo aeronaves.

O Arquivo da FAB fica aos cuidados do Centro de Documentação da Aeronáutica - CENDOC que

é responsável pela guarda e tratamento da documentação permanente de valor histórico, probatório e informativo do Comando da Aeronáutica. São realizadas atividades de recebimento, guarda, controle e preservação dos registros históricos, além de elaboração de Projetos de Solução Documental para fins de preservação da memória aeronáutica. (BRASIL, 2020)

O CENDOC trabalha em parceria com o INCAER, mas a gestão das bibliotecas que deveria estar sob a responsabilidade do mesmo, como ocorre na Marinha e no Exército, não ocorre na FAB. Essa responsabilidade fica ao encargo do CENDOC. Dentro

da mesma Força as unidades eram para ter uma subordinação que contemplasse uma estrutura mais homogênea em forma de Departamento ou que o próprio INCAER o fizesse, seria mais profícua a preservação da memória aeronáutica. Entendendo que há uma necessidade que equipara a preservação da cultura e da história aeronáutica brasileira, é fundamental entender sobre a formação da memória institucional do INCAER.

2.3.3.1 A formação da memória institucional do INCAER através do seu acervo

O idealizador do Instituto, o Brigadeiro Deoclécio, em seu pronunciamento na posse do cargo de diretor do INCAER, no dia 21 de outubro de 1986, deixa claro a missão e o legado que deverão ser formados e passados para a gestão do Instituto, onde destacamos o seguinte trecho:

O posto que assumo tem muito a ver como o nosso passado. Este nos legou um precioso acervo de exemplo e experiências. Não basta, porém, ter-se apenas notícias do que se passou. Há histórias na Aeronáutica brasileira que não podem ficar na periferia do conhecimento. A potencialidade delas não se deve perder no esquecimento dos tempos e, muito menos, na indiferença dos homens. O nosso Instituto fala também da Cultura Aeronáutica. Vivemos no mundo dos conhecimentos (...). São as novas moedas de um novo capital. As responsabilidades da nossa Aeronáutica para com o Brasil, e outras nações, ligam-se a esses fatos de tanta importância no mundo de agora. (MARTINS, p.10, 1996)

E o Ministro Moreira Lima, reforçando, salientou que o INCAER “vem, assim, institucionalizar a memória da Aeronáutica brasileira, cultuando o ontem, vivenciando o hoje e projetando o amanhã” (MARTINS, p.11, 1996). Por meio dessas falas podemos compreender que as atividades que ali fossem desenvolvidas, bem como o acervo que estava sendo construído teriam que trazer em seu cerne informações que levassem à construção da memória e da identidade aeronáutica, conseqüentemente a institucional também. Pois, entendo, que um acervo pertencente a uma instituição irá retratar ao que ela se propõe no meio social, logo a representação desse acervo será uma memória por

meio das informações que tanto são produzidas por ela quanto a guarda dessas informações.

A memória é a vida, sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento (...). A memória emerge de um grupo que ela une, o que quer dizer (...) que há tantas memórias quanto grupos existem; que ela é por natureza múltipla e desacelerada, coletiva, plural e individualizada. (NORA, 1993, p.9)

3. PROPOSTA DE UM CENTRO DE MEMÓRIA DO INCAER

A arte da memória da Antiguidade estava ancorada no espaço público da cidade. (ASSMANN, 2011, p.126)

A antiga Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont, que é habitado pelo o INCAER, um espaço público, também está ancorado na memória da cidade do Rio de Janeiro. Espaço, esse, repleto de significados e significantes, como abordamos anteriormente, que compreende desde o material que foi utilizado para a criação de um terreno que não existia através do aterramento da Ponta do Calabouço até a construção do edifício que é ícone da arquitetura moderna no Brasil e no mundo, quanto a relevância dele na área da aviação. Tanto é que Nora (1993) ressalta que a memória se enraíza no concreto, no espaço, na imagem, no objeto, tornando dessa forma, por meio do INCAER, o edifício da antiga Estação em um espaço de memória, pois para isso se faz necessário

observar a necessidade da ritualização de uma memória e como este processo necessita de um espaço físico como âncora na formação de um tipo de memória exigida na sociedade contemporânea: a coletiva, ainda que universal, mas que permite ao indivíduo ter acesso a um processo de identificação. (ARÉVALO, 2004, p.2)

Ancorados nessa perspectiva os Centros de Memória – CM vêm a ser os lugares que irão cumprir com esse papel na sociedade com a responsabilidade social e histórica, pois é neste espaço que poderá ser dado o valor ao passado, “tratando como um patrimônio a ser propagado e apropriado por todos, onde também está inserido sua própria história num contexto mais amplo” (CENTRO, 2013, p.12). De tal maneira que Camargo (2015) ressalta que o CM seria responsável por criar fatores de coesão e ajudar a legitimar os diversos públicos, aqui em questão, os públicos internos (militares da Aeronáutica, Marinha e Exército) e os externos, que são os civis.

Assim, a proposta de um Centro de Memória do INCAER tem o intuito de contribuir para o fortalecimento da imagem institucional, destacá-lo para seus pares e para

a sociedade, proporcionar uma maior integração do acervo do Instituto – indo além da reunião de fotografias, recortes e objetos em um único local, mas de dar sentido ao acervo e à edificação que ele ocupa, estabelecendo um canal de comunicação com os públicos internos e externos.

Constituir um centro de memória é também dar um sentido ao acervo, mostrar por meio dele o desenvolvimento e a evolução da organização, a trajetória dos seus servidores e colaboradores de forma a retratar o que ela representa hoje, bem como a memória produzida pela Instituição através do acervo, o conjunto de informações sobre suas atividades e modo de gestão.

Organizar e disponibilizar os documentos para o centro de memória institucional é apoiar processos futuros e contribuir para atividades atuais; paralelo a isso é importante a recuperação e a disseminação dessas informações, de forma que possam ser resgatadas e possam servir para a reconstrução e apropriação do processo de construção da identidade da Aeronáutica, como também de proporcionar meios para recontar a história do Instituto e da FAB. Os centros de memória “aparecem também como fiadores da responsabilidade histórica. Tal argumento está ligado à ideia de que as organizações não são apenas produtoras de bens e serviços, mas também de significados socioculturais” (CAMARGO, 2015, p.81)

Dessa forma, devemos considerar a relação entre a memória e o espaço que a Instituição ocupa, pois na medida em que relacionamos o lugar de memória com o espaço, esse se tornará um referencial para a memória institucional, privilegiando e criando vínculos afetivos com a sociedade. Portanto o “centro de memória seria responsável, nesse sentido, por criar fatores de coesão e ajudar a construir e legitimar, ante os diversos públicos com os quais a instituição se relaciona, uma verdadeira cultura organizacional” (CAMARGO, 2015, p.80)

O estabelecimento de um Centro de Memória do INCAER deverá ter como metas desenvolver atividades culturais e educativas, promover exposições além de estimular ações que visem à preservação do acervo relacionado à história da aeronáutica brasileira e fomentar meios para os pesquisadores e indivíduos que tenham interesse de conhecer sobre a aviação.

A proposta que estamos fazendo para a criação do CM do INCAER vai de encontro com o uso da memória de forma mais profícua, indo além da produção de livros

ou realizações de exposições pontuais sobre a história da Instituição, de modo a fazerem uso de maneira mais estratégica. Em vista disso, a metodologia que foi utilizada também se baseou em estudar outros CM e seus manuais, apesar desse tema não ser tão novo, mas a preocupação de constituir esses centros no país surgiu na década de 70, segundo Camargo (2015) e o Centro Cultural Itaú (2013), foi quando algumas instituições começaram a constatar sobre a importância de resgatar e organizar os principais pontos de sua trajetória.

Analizamos também o envolvimento da área militar com a memória institucional e com os CM, e como são abordadas por eles a área da cultura, história e memória, onde cada FAs trabalha de forma independente e com olhares específicos, onde observamos que essa preocupação tornou-se mais latente no final da década de 80. Como ainda não desenvolveram CMs e sim Diretorias Culturais, a forma de abordagem sobre esses temas também irão ser diferenciados do mundo civil. Daí a importância do INCAER traçar um novo olhar sobre a memória institucional e ser o pioneiro em CMs na área militar.

Para tanto, procuramos no desenvolvimento dessa proposta, como dissemos anteriormente, locais com CM e seus manuais, como o Centro Cultural do Itaú, o Centro de Memória da Eletricidade da Eletrobrás e ainda a Rede de Centros de Memória Empresarial, criada em 2010 que é constituída por empresas e instituições que promovem discussões sobre temas que envolvam a organização desses CMs.

Segundo Pessoa (2014), essa rede é formada por nove instituições, que são elas: o Centro de Documentação e Memória Grupo GOL, Centro de Documentação e Memória Klabin, Memória Petrobrás, Memória Itaú Unibanco, Centro de Memória Bosch, Memória Votorantim, Memória Globo, Centro de Memória Bunge, Grifo e Tempo e Memória. Essa Rede inclui em suas atividades o intercâmbio para o desenvolvimento de estratégias e atividades com o intuito de impactar e inteirar o reconhecimento das “organizações sobre a importância da preservação da memória” (PESSOA, 2014, p.58).

A criação de um CM para a FAB seria um diferencial significativo e um exemplo a ser seguido pelas forças armadas, como forma de trazer o conhecimento e a memória para mais perto da sociedade. Das três Forças, a que desenvolve atualmente uma

proximidade maior do público e que está inserida no circuito cultural da cidade do Rio de Janeiro, é o Centro Cultural da Marinha.

No estudo realizado sobre esses CMs, onde analisamos a criação, os objetivos e os acervos que foram contemplados para a formação desses espaços, apontamos de forma resumida o destaque, por meio da figura 44, segundo o autor Pessoa (2014)

Figura 44: Análise dos Centros de Memória

Centro de Memória	Vínculo	Criação	Acervo
Centro de Memória BOSCH	Instituto Roberto Bosch	2003	Documentos textuais Objetos tridimensionais Fotografias Audiovisuais
Centro de memória BUNGE	BUNGE Brasil	1994	Documentos textuais Objetos tridimensionais Fotografias Audiovisuais
Centro de Memória da eletricidade do Brasil	Centrais Elétricas Brasileiras S.A. ELETROBRÁS	1986	Documentos textuais Objetos tridimensionais Fotografias Audiovisuais
SESC Memórias	SESC	2006	Documentos textuais Objetos tridimensionais Fotografias Audiovisuais
Nestlé Centro de Memória	Nestlé Brasil	1992	Documentos textuais Objetos tridimensionais Fotografias Audiovisuais

Fonte: PESSOA, Marcia Rodrigues. *Arquivo, memória e empresa*.

3.1 O Centro de Memória do INCAER: uma reconstrução da memória institucional e valoração da identidade

Transmitir uma memória e fazer viver, assim, uma identidade não consiste, portanto, em apenas legar algo, e sim uma maneira de estar no mundo (CANDAUI, 2016, p.118)

É a memória que irá fornecer a percepção de pertencimento onde ela torna-se um elemento na composição da identidade individual ou coletiva. Nesse sentido Halbwachs (2013) nos norteia que a memória individual só existe com base na memória coletiva, visto que há uma necessidade dos indivíduos pertencerem a um grupo social e é por meio desse processo que as memórias são construídas através desses grupos, determinando o que é memorável e os lugares os quais essa memória será preservada.

Assim a memória de uma instituição é formada pelo meio que esse grupo produz, o acervo de conhecimentos que vai sendo formado por eles, tal qual o conjunto de informações sobre seus processos, experiências, modo de gestão, pessoal interno e externo, formando um agrupamento extenso de dados que devem estar à disposição, pois entendemos que a memória é constituída por informações que podem ser encontradas em documentos formais ou informais.

Entendendo a importância da preservação de informações para a salvaguarda da memória, podemos observar que não é de hoje que instituições e organizações têm procurado investir na reconstrução da própria memória, como também no papel que a instituição desenvolve na sociedade e no seu país. Essa é uma forma de reflexão de si mesmo e de contribuir com a disseminação de valores institucionais e na gestão do conhecimento produzido por ela, ampliando, assim, a visão de mundo e as distintas formas de percepções sobre a sua própria história.

A preocupação com a memória no Brasil teve um grande estímulo na década de 1970, onde se verificou uma série de ações de proteção e organização do patrimônio nacional. Nesse período os primeiros CMs foram sendo criados no meio acadêmico, mais especificamente nas áreas de ciência e tecnologia, disseminando posteriormente para a área de ciências humanas e para o meio empresarial. Os primeiros CMs institucionais, como destaca o manual de Centros de Memórias do Itaú (2013), tiveram suas origens na década de 80 e 90, mas só em 2000 as organizações passaram a investir de forma mais

responsável em memória, consolidando espaços fundamentais com os objetivos de “preservar documentos, atender a pesquisas internas e externas e gerar serviços e produtos relativo à trajetória da instituição” (CENTRO, 2013, p.12).

Nesse sentido, o CM do INCAER preconiza essa preservação para a salvaguarda da memória institucional, ressaltamos que o trabalho a ser desenvolvido irá abranger três níveis, inter-relacionados. São eles:

- I. A memória do INCAER;
- II. A memória do grupo social relacionado à instituição: militares e civis que fazem parte da Instituição, bem como os conselheiros.
- III. A memória de um campo do conhecimento: a aviação e sua história; o desenvolvimento técnico e sua inserção social.

Compreendendo que esses níveis sobre o trabalho da memória institucional possuem elementos de ligação comum complementando-se e impactando-se mutuamente, cabendo a esse tipo de memória a organização e disponibilização de documentos que reúnam informações que levem a compor “todo” esse cabedal de conhecimento institucional servindo como apoio aos trabalhos que já são desenvolvidos e aos futuros, onde a recuperação e a disseminação dessa memória do INCAER darão ao seu público (interno e externo) a dimensão do trabalho realizado pela instituição através do tempo.

E, concomitante a isso, o resgate das memórias individuais, a reconstrução de trajetórias que sejam significativas para a Instituição, de forma, que possa ser recontada a sua própria história, onde a reconstrução e a apropriação do processo de elaboração da identidade da sua comunidade possam ir além e mostrar a evolução histórica local e da cultura aeronáutica contribuindo para a sociedade como um instrumento da memória social nacional e local. Onde o desenvolvimento dessa memória possa trabalhar em conjunto com outros organismos sociais e educacionais de forma a ampliar a sua valoração e reconhecimento por seus pares.

Nesse propósito de preservar e divulgar a memória institucional é que propomos um CM do INCAER, o qual possa ser um mantenedor e difusor da memória da FAB e da história da aviação, fortalecendo o compromisso da instituição com a memória e com suas responsabilidades social e histórica.

3.2 Objetivos

O Centro de Memória do INCAER terá como objetivo principal tornar-se um centro de referências sobre a história da aviação no Brasil, através da coleta de documentações, organizando e disseminando as informações, tendo ainda a “função de pensar na trajetória da instituição a fim de elaborar formas de utilizar o conhecimento adquirido e produzir novos conteúdos, difundindo valores e refletindo a cultura organizacional” (CENTRO, 2013, p.12). Se tornando conhecido e vivido pelo público-alvo como um local de autoridade sobre o tema que a Instituição aborda e como um local de circulação privilegiada que possam ser agregadas atividades de pesquisa, culturais, de encontro e lazer.

3.3 Objetivos específicos

- Realizar uma programação de eventos artístico-culturais, como: oficinas, cursos, palestras, exposições e mostras de caráter memorial e informativo e concursos que destaquem o Instituto como um centro de cultura;
- Realizar, fomentar, organizar e disseminar a pesquisa e a produção científica no campo da aviação e assuntos correlatos, técnicas, história, por meio de ações editoriais e afins, caracterizando-se como centro de pesquisa;
- Preservar a memória da aviação do Brasil através de acervo documental, bibliográfico e museológico disponível para acesso ao público, disseminando o conteúdo informacional reunido no acervo;
- Disponibilizar o acervo bibliográfico relacionado à aviação civil e militar para acesso ao público por meio de base de dados bibliográficos, de forma que a biblioteca seja referência para a área da aviação;
- Inserir no contexto social da cidade do Rio de Janeiro, de forma que faça parte do circuito histórico e cultural da cidade através de atividades educativas direcionadas para vários públicos e de formação variada, utilizando de meios tecnológicos para democratizar o acesso à sua programação e acervo.

3.4 Fases do projeto

O CM do INCAER terá como aporte a memória institucional, a cultura aeronáutica e a história que envolveu a construção do Edifício da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont, um marco da arquitetura moderna no Brasil, destinando as atividades de cunho artístico-cultural, científicos, informacionais e de preservação e disseminação das memórias relacionadas, assim como a aviação.

O seu público-alvo será a comunidade da FAB, área cultural e educacional da cidade do Rio de Janeiro que envolva instituições civis e militares, bem como o público que tenha interesse na área da aviação e história do Brasil e local. Sua localização é privilegiada, pois faz parte do corredor turístico do Rio de Janeiro e de acesso relativamente fácil, pois fica perto da praça XV e do Aeroporto Santos Dumont, como podemos observar na figura 45, onde o INCAER foi inserido nesse “Caminho do Brasil-Memória”, um projeto que ocorreu no final de 2019 que reuniu onze museus e centros culturais que estavam no entorno da Praça XV e adjacências, cujo objetivo era formar um roteiro com intuito de contar a história do Rio de Janeiro e da formação do Brasil, uma iniciativa da Subdiretoria da Cultura da ALERJ²².

O roteiro compreendia os seguintes locais: o meio do Palácio Tiradentes, Paço Imperial, Museu Naval, Museu da Justiça, Museu da Imagem e do Som (MIS), Museu Histórico Nacional (MHN), Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), Centro Cultural Correios, Casa França-Brasil e Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB). Estava previsto ainda no roteiro shows musicais e seria dado ao visitante um passaporte que daria a oportunidade de ter acesso às instituições participantes do Projeto gratuitamente. Segundo a Subdiretoria da Cultura da ALERJ (SINDRIO, 2019), teria o intuito de fazer com que os Caminhos do Brasil-Memória de promover e fortalecer junto à comunidade local o “imaginário popular, a memória da política brasileira, por meio da produção de atividades culturais em diferentes tipos de linguagens artísticas, com uma

²² O subdiretor de Cultura da ALERJ Nelson Freitas durante uma reunião com a Câmara Setorial de Turismo, Cultura e esportes do Fórum de Desenvolvimento do Rio visando contribuir para ampliar a visitação museológica aos finais de semana e aliar entretenimento à produção de conhecimento, e de encantamento de forma a impactar a vida cultural do Rio de Janeiro e construir um olhar sobre os diferentes ciclos históricos. Fonte: <https://www.sindrio.com.br/2019/10/conheca-o-projeto-caminhos-brasil-memoria/>

programação variada, realizada por cada museu que integrasse o projeto”. (SINDRIO, 2019),

À vista disso, entendemos que o Projeto Brasil-memória foi um fator relevante para que o Instituto pudesse se tornar mais visível ao público externo, sendo esse um dos motivos que venho ressaltar a proposta para o Instituto em ter um CM, de forma que ele possa ser consolidado nesse meio turístico-histórico-cultural, assim fazendo parte do corredor da memória nacional e local.

Compreendendo que esse é um dos caminhos para que o Instituto possa ser destacado tanto no meio civil quanto no meio militar, iremos trabalhar na proposta e no planejamento estratégico do CM onde iremos estabelecer as atribuições, os objetivos e as atividades que serão desenvolvidas no CM, direcionando, assim, a implantação e a formação do acervo, garantindo de forma adequada o funcionamento e visando uma possibilidade de ampliar a capacidade do CM no desenvolvimento dos seus produtos e dos seus serviços futuros.

Figura 45: Projeto Caminhos do Brasil-Memória: Palácio Tiradentes e mais dez museus e espaços culturais do Centro da Cidade do Rio de Janeiro.



Fonte: <http://www.palaciotiradentes.rj.gov.br/caminhos-brasil-memoria/>

3.4.1 Planejamento estratégico do Centro de Memória do INCAER

A formação de um CM demanda certa diligência implicando em uma série de tomada de decisões sobre sua estruturação e a sua forma de atuação no meio institucional, que deve ser estruturada de acordo com o conjunto de diretrizes do planejamento anual da Instituição. E nele serão estipuladas as atribuições, os objetivos e as atividades que serão desenvolvidas no CM, de forma a direcionar a implantação e a formação do acervo, garantindo o funcionamento de forma adequada e com possibilidade de ampliar a sua capacidade de desenvolver os produtos e serviços.

No CM, assim como em outras áreas, o planejamento estratégico deverá estar alinhado com a missão e os valores institucionais de forma que se possa difundir e elaborar formas de utilizar o conhecimento adquirido da instituição e produzir novos conteúdos. Por isso a definição do que irá compor o acervo é tão importante, onde devemos observar e levar em conta os seguintes questionamentos:

Haverá documentos e fotos, gravações, documentos de comunicação e marketing? Serão gravadas entrevistas com funcionários e outros profissionais? Objetos podem ser preservados? Essas questões devem estar contempladas na Política de Acervo, um documento que reúne o conjunto de diretrizes que define a composição do acervo e direciona o trabalho posterior de recolhimento e tratamento técnico dos documentos (CENTRO, 2013, p.15)

Dessa forma é necessário que o CM tenha diretrizes definidas para que sua implantação seja eficaz e efetiva por meio de um planejamento estratégico focando a sua atuação no tratamento do acervo, bem como na produção do seu conteúdo, nos produtos e serviços que querem prestar ao público, a equipe técnica, os meios para disseminação e recuperação da informação.

3.4.2 Política de acervo e levantamento da produção documental

O estabelecimento de uma política de acervo é um dos passos iniciais para a implantação do CM; ela irá permitir identificar elementos que compõe o patrimônio institucional, seja ele material ou imaterial, de forma que possa fortalecer seus valores e onde será elaborada uma pesquisa sobre a produção documental e bibliográfica com o propósito de identificá-los e dotá-los de valor histórico para a instituição. A identificação dos materiais será fundamentada nas seguintes demandas:

- Os tipos de materiais/ documentos que irão compor o acervo, como documentos históricos, reportagens, entrevistas, depoimentos, fotografias, bem como outros cujas representatividades deles possam contribuir na construção da memória da instituição.

- Dentre esses materiais/ documentos iremos escolher os que possuem mais relevância e possuem valores de pesquisas compatíveis com as atividades institucionais.

- Observar dentro dos documentos arquivísticos os que possam ser recolhidos / coletados ao CM sem que ocorra um problema administrativo para a área que o produziu.

- Observar as condições físicas dos documentos / materiais que deverão ser digitalizados visando uma futura preservação e ampliação de acesso.

- Observar o respeito do grau de sigilo dos materiais/documentos de acordo com os critérios de acesso estabelecidos pela Instituição e pela FAB, de forma a permitir o acesso posteriormente a essa informação e observar também para que se possa cumprir a Lei de Acesso a Informação, a Lei Federal nº 12.527/2011²³.

²³ Lei de Acesso à Informação destina-se a regulamentar dispositivos da Constituição da República Federativa do Brasil que dispõem sobre o direito de acesso à informação e sua restrição. Que tem como

O CM deverá atender as necessidades e as demandas informacionais do Instituto. Por essa razão, a reunião desses materiais deverá ser de forma técnica, onde os documentos de valor histórico, objetos museológicos, fotográficos e audiovisuais deverão refletir a identidade do INCAER. Para que isso ocorra se fará necessária uma ampla campanha de divulgação pelos setores do Instituto por meio de outros veículos comunicacionais usados pela instituição, com o objetivo de estimular os colaboradores no engajamento ao projeto com intuito de reunir materiais para a composição de recursos informacionais para o CM.

O levantamento da produção documental deverá ocorrer em três etapas: a primeira será realizada uma pesquisa sobre a história da administração do Instituto, incluindo missão, valores e as atividades desempenhadas; na segunda etapa ocorrerá um mapeamento dos documentos existentes na instituição - que normalmente estão dispersos em vários locais - visando compor o acervo. E a terceira etapa é a realização de entrevistas visando o levantamento de diversas áreas de informações sobre os materiais informacionais acumulados do Instituto.

Esse projeto também prevê a reunião de materiais/documentos que possam referendar a imagem institucional, os meios estratégicos de comunicação e os documentos que compreendam o conhecimento técnico produzido pelo INCAER, com o propósito de que no futuro possam se respaldar nos estudos e pesquisas relacionados à instituição.

O planejamento para que se possam recolher os materiais/documentos necessitará que seja realizado em cooperação e negociação com todas as áreas produtoras e/ou detentoras dos elementos de memória. E que uma vez estabelecida a política de acervo, o recolhimento desses materiais/documentos pelo CM deverá obedecer aos critérios definidos e o recolhimento de forma periódica e regular, de modo a garantir o constante provimento e atualização do acervo.

objetivo garantir o acesso à informações, direito este já garantido pela Constituição Federal de 1988, dando a todos o direito de receber dos órgãos públicos informações de seu interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado. Cujas abrangências envolvem toda a administração pública, ou seja, todos os órgãos e entidades dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, bem como todos os Tribunais de Contas e o Ministério Público. Além da administração pública, a Lei abrange as entidades privadas sem fins lucrativos que recebem recursos públicos.

3.4.3 Definição de atribuições do Centro de Memória

Para uma melhor gestão e desenvolvimento das atividades ao que o CM do INCAER se propõe, deverá ter uma Coordenação do CM a qual será como uma administração geral e que será subordinada à Direção do INCAER e ter suas diferentes áreas de atuação organizadas em Departamentos ou Equipamentos Culturais, onde sua estrutura será organizada da seguinte forma:

- Coordenação do CM: responsável pela gestão do centro como um todo que funcionará como uma administração geral, que deverá ser gerida por um Brigadeiro sendo subordinada à Direção do INCAER e com apoio da Assessoria de Comunicação e do Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural – SISCULT²⁴ do Instituto; quanto aos recursos financeiros contará com os recursos do INCAER / FAB.

- Apoio Administrativo: responsável pelo desenvolvimento e apoio ao planejamento estratégico do CM e pela gestão das tarefas, recursos humanos e materiais do CM.

- Setor de Pesquisa e Ação Cultural: responsável pela programação artístico cultural e atividades educativas do CM, como guiar visitas ao público; organizar exposições temporárias e permanentes; promover palestras e seminários relacionados à memória da instituição. E será responsável também pelo desenvolvimento e/ou disseminação de pesquisas ou produções científicas relacionadas ao campo da aviação e áreas correlatas.

- Setor de Documentação e Memória: responsável por ações de conservação, preservação e disseminação associadas ao acervo documental e museológico do Instituto, onde deverá captar, recolher, identificar, organizar e disponibilizar esse acervo produzido pelo

²⁴ O Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural do Comando da Aeronáutica (SISCULT) tem como finalidade planejar, orientar, coordenar as atividades culturais no âmbito da FAB; é um setor subordinado ao INCAER.

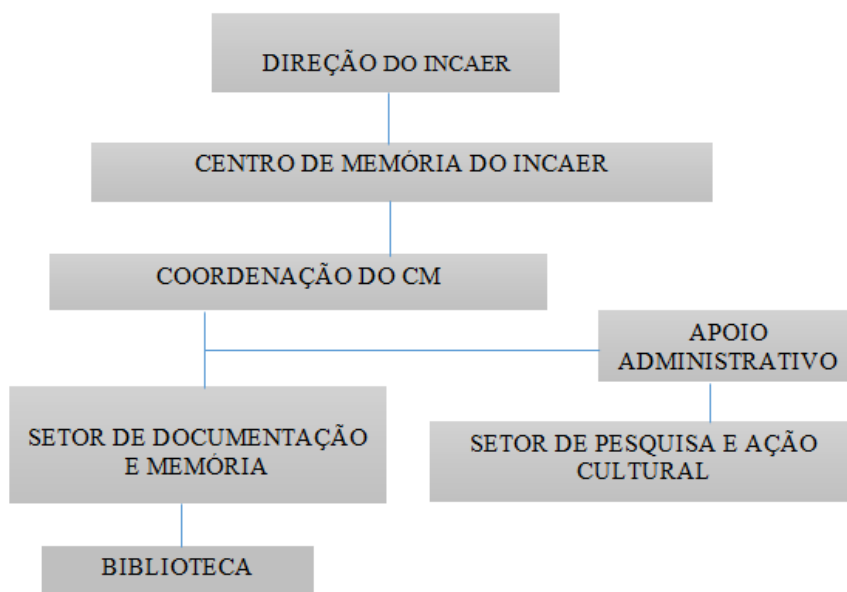
INCAER e estabelecer um plano de conservação preventiva, obedecendo o manual de conservação da Instituição.

- **Biblioteca:** instrumento cultural que será responsável pelo acervo bibliográfico e audiovisual especializado na área da aviação civil e militar, bem como áreas afins. Deverá disponibilizar física e virtualmente o acervo, de forma que as pessoas possam ter acesso e atender as pesquisas internas e externas.

3.4.3.1 Definição da estrutura organizacional

A estrutura organizacional de um CM tem como finalidade uma melhor gestão dos colaboradores e dos recursos institucionais e, sendo assim, propomos uma estrutura simples e que esteja alinhada com a estrutura organizacional do INCAER, de forma a proporcionar a autonomia necessária para um bom desenvolvimento das atividades evitando possíveis influências políticas de outras áreas institucionais, onde ficará subordinado à direção do INCAER, como podemos ver no organograma sugerido abaixo:

Figura 46: Sugestão de um Organograma do CM do INCAER



Com a implementação do CM do INCAER será imprescindível designar meios para que possam transpor os limites do Instituto e se fazer conhecido no meio militar, civil e cultural do Rio de Janeiro, com o propósito de aproximar o público que lhe interessa tendo em vista o estabelecimento de um vínculo emocional por meio da história do Instituto, da aviação e a própria história da cidade do Rio de Janeiro, mostrando as relações do lugar e do local com a cidade de forma a cultivar e disseminar o seu passado para o público criando laços indeníveis, históricos e culturais com o Instituto. Para que ocorra o processo se faz necessário seguir algumas premissas, que são elas:

- Uma pesquisa do público e do perfil cultural do usuário para que se sinta atraído ao CM do INCAER;
- Estabelecer parcerias com institutos históricos e com a área cultural da prefeitura;
- Divulgação ampla dos acervos para o público interno e externo por meio das redes sociais, bem como, outros meios de comunicação;
- Criar espaços que sejam convidativos e adequados para a pesquisa e convivência dos visitantes;
- Programas de incentivo à pesquisa sobre a área de atuação e assuntos relacionados ao INCAER.

Esses pontos deverão nortear a divulgação do CM do INCAER tanto no meio militar quanto no meio civil, tornando o Instituto conhecido e fazendo parte do circuito cultural da cidade, como também norteará as demais ações que possam ser tomadas.

O CM do INCAER deverá ser uma referência na esfera de atuação do Instituto e na cultura da FAB na reunião e pesquisa de informações sobre a história e a cultura da aviação brasileira, estabelecendo dessa forma estratégias que definirão os produtos e serviços que serão disponibilizados, tais como:

- Exposições permanentes, temporárias ou itinerantes;
- Publicações (revistas, livros comemorativos, catálogos, folders);
- História em quadrinhos;
- Visitas guiadas e visitas técnicas;
- Atividades interativas.

No entanto para que o CM do INCAER tenha um alcance esperado e seja bem-sucedido é necessário mais do que a criatividade e inovação, mas coerência com a identidade institucional e levar em consideração os recursos financeiros para a execução de cada projeto. Observando esses fatores, os produtos e serviços poderão ser profícuos na disseminação da história da Instituição, consolidando assim os trabalhos do CM e a reponsabilidade social com a memória da aviação e da FAB.

3.4.4 Definição de recursos humanos

A formação de uma equipe multidisciplinar para a execução e gestão do CM é fundamental para o desenvolvimento efetivo do projeto, pois as formações complementares irão colaborar com o desenvolvimento das atividades do CM.

Os perfis essenciais que deverão fazer parte da equipe técnica de pesquisa e tratamento do acervo são da área de ação cultural e deverá ter os seguintes profissionais para o desenvolvimento das atividades: um jornalista, um pedagogo ou produtor cultural; na área de pesquisa – historiador ou outro profissional podendo ser algum da área de ciências humanas; um da área de documentação e memória, deverá também ter uma equipe formada por graduados em museologia, arquivista e biblioteconomia, além de dois aviadores com formação em história da aviação, bem como profissionais da área de comunicação e relações públicas e administração que poderão contribuir com o relacionamento do CM e da Instituição para a formação do acervo, de produtos e serviços.

3.4.5 Definição de infraestrutura

A necessidade de infraestrutura do CM do INCAER será pautada na política de acervo estabelecida no planejamento estratégico e nas áreas/setores da Instituição. Deverá ser também observado o volume de materiais/documentos que serão recolhidos para a preservação e o espaço que será necessário para a guarda dos mesmos, como também o orçamento disponível. Deverá ter os seguintes espaços:

- Um escritório administrativo que acomode a Coordenação e a área de Apoio Administrativo;
- Um escritório para o Setor de Documentação e Memória que possa ter uma área para a guarda da reserva técnica, tratamento do acervo e guarda do material;
- Um escritório para Setor de Pesquisa e Ação Cultural;
- Um espaço para a Biblioteca que possa ter uma área de atendimento ao público, área de estudo e pesquisa, área do acervo, área de tratamento técnico e administrativo da biblioteca e da reserva técnica, e uma sala de multimeios (TV, DVD, e outros equipamentos de multimídia) para atender o setor e o Centro de Documentação e Memória;
- Uma área destinada para exposições e outra que abrigue uma exposição permanente;
- Uma área que possa ser usada como auditório; no caso, o INCAER possui um salão que utiliza como auditório;
- Um espaço para sala de cursos
- Espaço de convivência;
- Copa e almoxarifado.

A fim de que esses espaços do CM possam atingir melhor seus objetivos os descreveremos adiante de forma que será observado para o funcionamento adequado de cada área e que sejam realizados o correto armazenamento e a preservação dos materiais/documentos que irão compor o acervo do CM do INCAER. Para isso é necessário observar a distribuição dos espaços e dos mobiliários adequados, onde propomos os espaços e os respectivos mobiliários para o bom funcionamento administrativo do local.

- **Área da reserva técnica do Setor de Documentação e Memória e da Biblioteca:** espaço físico destinado à guarda dos documentos e objetos do acervo de uma instituição com intuito de preservação desse material, cujo mobiliário seja adequado para cada formato e suporte documental e proteção dos mesmos. Para isso é indicado os seguintes mobiliários:

- **Arquivos ou estantes de aço** com pintura epóxi em tamanho e quantidades adequados às necessidades e preservação dos documentos;
- **Mapotecas horizontais** para acolhimento de materiais de grande porte que necessitem ser mantidos horizontalmente como: cartazes, plantas, mapas, desenhos, dentre outros;

- **Área referente ao controle de temperatura e segurança do Setor de Documentação e Memória e da Biblioteca** espaço destinado à segurança dos documentos, dos objetos do acervo da instituição e das pessoas que trabalham no CM. Para isso é necessário observar que exista:

- **Termo - higrômetro digital** é um equipamento que realiza medições da umidade relativa do ar, importante para o acompanhamento das condições ambientais e dos índices da umidade no acervo da reserva técnica;
- **Sistema de Prevenção e Combate a Incêndio** deverá ter uma estrutura que forneça subsídios para combate a incêndios e sinistros por meio de instrumentos que possam ser usados para isso, como também extintores específicos para áreas do acervo;
- **Sistema de climatização** deverá ser considerado que o edifício é um bem tombado e deverá respeitar a sua estrutura; tem papel fundamental na conservação preventiva do acervo. Para tal, é necessário o uso do sistema de ar-condicionado e do controle da umidade relativa do ar evitando a proliferação de microrganismos, garantindo assim condições de temperatura, ambiente e umidade em níveis adequados;
- **Sistema de segurança** é composto por vários equipamentos que contribuem para a segurança do acervo por meio de um sistema de detecção, câmeras filmadoras, alarmes de incêndio, detector de fumaça e extintores, com intuito de garantir a segurança do acervo.

- **Área de tratamento técnico:** espaço reservado ao processamento técnico dos materiais/documentos, que deverá ter um espaço onde ocorra a separação do material coletado, primeiramente para higienização e depois para a identificação, classificação e

descrição física e documental, ordenação e acondicionamento do acervo. Essa área deverá ser dividida de acordo com as características do trabalho a ser realizado como a seguir:

- **Sala de serviços internos** local onde são realizadas as atividades internas e dos colaboradores (identificação, classificação, descrição, catalogação e indexação), contendo estação de trabalho com mesas, cadeiras e computadores em quantidade suficiente para atender a demanda da equipe;
- **Área de movimentação de materiais** espaço destinado para a movimentação dos materiais/documentos onde será realizado o seu manuseio para leitura, identificação e higienização (mesa de higienização, uma cabine com exaustão para a limpeza de documentos). Essa área deverá ser composta de uma mesa grande e algumas cadeiras para a realização dessas atividades;
- **Equipamentos técnicos** deverão ser considerados os equipamentos específicos para a leitura e tratamento do acervo de acordo com as necessidades do CM e de acordo com os itens do acervo e dos trabalhos realizados.

- **Área de atendimento ao público** esse espaço compreende o atendimento ao público de forma geral e ao pesquisador, bem como a divulgação de exposições e ao auditório, compreendendo as seguintes áreas e atividades:

- **Atendimento ao pesquisador/usuário** área reservada para o atendimento da pesquisa e recepção dos pesquisadores, que deverá ser composta com estações de computadores, uma poltrona ou sofá pequeno, mesa de médio porte, preferencialmente redonda para pequenas reuniões e equipamentos para a reprodução de documentos audiovisuais;
- **Espaço expositivo** área destinada para a realização de exposições externas (com conteúdos de assuntos correlatos ao CM) e uma fixa que podem ser de conteúdos do próprio CM, cujo conteúdo seja relevante na memória organizacional;
- **Auditório** um espaço para a realização de eventos que pode ser utilizado para o público interno ou externo, que possua acessibilidade de forma a viabilizar o ingresso do público ao local. O INCAER adaptou um salão do edifício para ser também um auditório, esse espaço deverá ser comum ao CM e às demais áreas do Instituto.

3.4.6 Definição de software

A adoção de uma ferramenta para o gerenciamento do banco de dados de uma instituição deverá ser bem selecionada de forma a suprir a necessidade de catalogação, controle do acervo e resultado de busca no sistema, fornecendo as informações de forma satisfatória aos técnicos e aos pesquisadores, devendo levar em consideração:

- A estrutura da definição de um banco de dados e da forma como se apresenta no site;
- O levantamento de dados do acervo bibliográfico e/ou documental e o início da catalogação, ainda na fase de identificação do material;
- Criação de ferramentas de indexação (vocabulário controlado), de forma que os termos escolhidos possam contribuir no resultado da busca (pesquisa), formados por termos técnicos e bem como a localização de materiais no acervo;
- Ferramentas de gestão de conteúdo digital, com gerenciamento de documentos digitais, de forma a permitir a inserção de documentos digitais e de imagens dos documentos ou arquivos produzidos pela equipe do INCAER, facilitando o acesso à informação e a preservação dos originais.

3.5 Concepção do plano de aplicação do projeto

Para uma futura implementação de como o CM deve vir a ser, dividimos em três etapas a seguir:

1ª ETAPA – PRÉ-ESTRUTURAÇÃO – Essa etapa consistirá na preparação jurídica e administrativa necessária para a implantação do CM, onde deverão ser observados os seguintes itens:

- Apresentação do projeto à Direção do INCAER;
- A reforma e adaptação do espaço físico, respeitando o tombamento do edifício onde será instalado o CM do INCAER;

- Estabelecimento dos instrumentos jurídicos necessários para a satisfatória implementação e gestão do CM do INCAER, bem como a sua coordenação, mesmo que de forma provisória;
- A formação da equipe para a execução do projeto e a efetiva implantação dos equipamentos culturais previstos;
- Exposição e discussão sobre o projeto com a equipe formada e alinhamentos devidos de planejamento para a execução do projeto.

2ª ETAPA – ESTRUTURAÇÃO – Nessa etapa iremos para a produção e execução do projeto que consistirá na implantação dos instrumentos culturais previstos e na melhor adequação de espaço da Biblioteca existente no INCAER, na sua transposição para o CM, composição da gestão e da programação das atividades e no planejamento da inauguração.

1. Estabelecimento do CM: montagem da estrutura física dos setores, sala de curso, biblioteca, espaços para exposições temporária e permanente (Museu), espaço de convivência, salas administrativas, reserva técnica, recepção, cozinha, etc. Aquisição e instalação do mobiliário e dos equipamentos, readequação da rede e dos pontos de informática e telecomunicações, pois já existem esses pontos; adaptações físicas e de decoração do espaço.

- **Formação da Equipe:** a formação da equipe do INCAER, por ser uma Instituição militar, no primeiro momento deverá contar com a readequação de militares temporários e de carreira com especialidades necessárias para a execução das atividades.
- **Definição:** do Plano de Gestão do CM e do Organograma; dos mecanismos de financiamento e subsídio para a manutenção do CM; a logomarca e o plano de comunicação – criação e impressão de material gráfico, planejamento de assessoria de imprensa, bem como, também a criação de um website.
- **Mobilização:** dos encarregados (Brigadeiros e Coronéis) do INCAER, conselheiros do Instituto, dos Tenentes, sargentos e demais praças que compõem a equipe do INCAER, MUSAL e CENDOC para a implantação do CM.

2. Apoio Administrativo irá dar suporte na área de recursos humanos, no recrutamento de pessoal militar para implementação dos setores do CM e nos

recursos materiais que forem necessários para o desenvolvimento das atividades e implementação do CM.

3. Implantação do Setor de Pesquisa e Ação Cultural iremos nessa parte definir as diretrizes, prioridades e o escopo de atuação do Setor, bem como as atividades que serão desenvolvidas.

- **Montagem da Exposição Permanente** – Museu, onde serão definidos os critérios de seleção das peças e documentos que farão parte da exposição, seleção, inventário, plano de salvaguarda, expografia, iluminação, instalação de equipamentos para controle de temperatura e umidade, sinalização, planejamento de comunicação, estipular a política de controle de visitação e da ação educativa.
- **Montagem da Exposição Temporária:** definições das temáticas que deverão ser abordadas, seleção de peças e/ou documentos, inventário, plano de salvaguarda, produção executiva, expografia, iluminação, instalação de equipamentos para o controle da temperatura e da umidade, sinalização, planejamento de comunicação, estipular a política de controle de visitação e da ação educativa;
- **Catálogos:** deverão ser elaborados catálogos e outros instrumentos (impressos e/ou digitais) de forma que complemente as exposições.
- **Registro fotográfico e audiovisual:** documentação do processo de implantação do CM, seus setores e equipamentos.
- **Conselho editorial:** a formar um periódico específico do CM, publicações relacionadas ao tema do Instituto e de apoio à divulgação das atividades.
- **Produtos:** promover concursos, premiações, reuniões culturais e científicas, congressos, cursos relacionados ao tema do CM

4. Implantação do Setor de Documentação e Memória: irá definir e detalhar as diretrizes e os propósitos de atuação, bem como as políticas a serem seguidas sobre o acervo. A Biblioteca deverá ser subordinada ao Setor de Documentação e Memória; o Setor contará também com um arquivo histórico e uma reserva técnica.

- **Acervo:** analisar documentos históricos, peças museológicas, bibliografias, iconografias, materiais audiovisuais e realizar o inventário desse acervo.

- **Processamento técnico:** o tratamento e o processamento do acervo que constará da identificação, catalogação e indexação dos materiais onde essas informações deverão constar numa base de dados informatizada.
 - **Mobiliário:** o setor deverá ter o mobiliário adequado para armazenamento do acervo e preservação destes e também para a execução das atividades relacionadas ao setor.
 - **Política de preservação:** deverá ser adequada a política vigente ao acervo do CM, observando o armazenamento, o controle de temperatura e umidade, plano de salvaguarda e processo de digitalização quando necessário.
 - **Política de acesso:** elaborar políticas de acesso ao acervo do CM.
 - **Atividades de apoio:** elaborar diretrizes de apoio para as ações educativas e de pesquisa à produção científica. Elaborar catálogos e instrumentos de referência.
- 5. Readequação dos espaços da Biblioteca do INCAER para o CM:** o Instituto já possui uma biblioteca, mas com espaços limitados para o desenvolvimento de suas atividades. Essa Biblioteca que pertence ao INCAER passará a fazer parte do CM de forma que possa atender tanto ao INCAER quanto ao CM dando uma maior visibilidade a ela e ampliando o acesso ao público.

3ª ETAPA – INSTAURAÇÃO – Nesta etapa deverá ocorrer a inauguração por meio de um evento, onde deverá ser realizado o envio de convites, montagem de exposição de inauguração e da exposição permanente. Para esse momento festivo deverá ser contratado um buffet e solicitar que a Assessoria de Comunicação do INCAER providencie o material de divulgação específico do evento, divulgação para imprensa, bem como o registro do evento.

4ª ETAPA – MANUTENÇÃO DO PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO CENTRO DE MEMÓRIA DO INCAER – Depois da inauguração deverá ser mantido o trabalho de forma contínua e atender as demandas do público-alvo do CM. Deverão ser iniciadas as ações culturais, informacionais e educativas, organizadas em uma ação conjunta com os demais setores do CM e de forma colaborativa. É fundamental que haja continuidade no desenvolvimento do programa e que o INCAER forneça subsídios

através da FAB para a manutenção do CM, de forma que esse possa contribuir para a memória local e nacional, como também, contribuir na formação cultural e técnico-científica da comunidade civil e militar e ampliar sua inserção social no seguimento.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O intuito deste trabalho de dissertação de mestrado era de realçar a importância histórica, social e da memória sobre o sítio onde foi construído um dos maiores expoentes da arquitetura moderna brasileira, o edifício da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont e o uso dessa edificação ao longo dos anos até ser instalado o INCAER.

Parte importante da história da cidade do Rio de Janeiro está nesse sítio onde hoje se encontra o edifício da Estação de Hidros, pois esse espaço só pôde ser construído por causa do aterramento que ocorreu na gestão do prefeito Carlos Sampaio (1920-1922) com o desmonte do Morro do Castelo, nascedouro do Rio de Janeiro. Esse sítio tem outras representações, pois o seu aterramento era uma forma também de fazer cair no esquecimento a Ponta do Calabouço, local onde os negros escravos eram castigados.

A significação desse espaço na cidade deve ser submergida à lembrança e à memória da população local e dos turistas, tanto quanto o espaço que compreende o Aeroporto Santos Dumont e o início da aviação comercial na década de 30 com a construção da Estação de Hidros, projetada pelo arquiteto Atílio Correia Lima, o precursor da arquitetura moderna no Brasil. Tal pesquisa realizada identificou a representatividade do sítio construído, a edificação construída e a representatividade dessa edificação na história e memória local e nacional, pois nesse período a cidade do Rio de Janeiro era a capital do Brasil, fazendo com que esses pontos abordados sejam mais relevantes.

Nesse processo de pesquisa pudemos observar que na década de 30 foi criado um dos órgãos que é, de certa forma, o guardião da memória nacional: o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, que anteriormente era chamado de DPHAN – Departamento do Patrimônio Histórico Artístico Nacional. Essa década também foi relevante na história da aviação civil, na arquitetura, urbanismo e construção civil, bem como em outras áreas, pois o governo do Getúlio Vargas tinha como visão um “Estado” forte e supridor das necessidades nacionais, embora tivesse um viés político autoritário.

Mesmo com esse cenário político da era getulista a criação do IPHAN foi vital para o edifício da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont; essa edificação seria demolida por causa do processo que ocorria no final da década de 40 no Rio de

Janeiro devido ao processo de urbanização e modernização de vias automotivas da cidade, onde foi construída a avenida Perimetral que foi demolida em 2014. O que agravava também era o desuso da edificação pelo Clube da Aeronáutica, pois os Hidroaviões deixaram de ser fabricados e a Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont deixou de ser usada no seu propósito em 1942.

No desenvolvimento da pesquisa também podemos conhecer mais sobre o início da aviação comercial e de transporte de passageiros no Brasil e no mundo, onde o uso desse meio de transporte era usado no início da aviação para transportar cargas e correspondências. A magnitude dos hidroaviões daquela época era equivalente a um navio transoceânico.

Essa pesquisa toda que envolveu várias vertentes e assuntos diversos como a história nacional e local, arquitetura e urbanismo, história da aviação nacional e mundial, a importância de um bem material tombado, o uso de desuso e reuso desse bem tombado. O levantamento de teóricos da área da memória social para entender esse processo da construção da memória e de como ela se enraíza nas edificações e na história local nos fizeram entender o quão importante é ter um local que possa “falar” e “disseminar” essas informações, lembranças e história. Por isso, sugerimos a construção de um Centro de Memória do INCAER, pois esse Instituto envolve não só a cultura, história e memória da FAB, mas toda uma sociedade e história da época que é tremendamente relevante e praticamente esquecida por nossa sociedade.

Na preparação do projeto de criação de um CM do INCAER, procuramos entender como as Forças Armadas veem a memória e a história e de como elas estão se organizando nessa área. Entender esse caminho foi muito significativo para podermos compreender e sugerir esse projeto ao INCAER. Paralelo a isso, também pesquisamos sobre CMs civis, pois o desenvolvimento dessas instituições relacionadas a essa área está muito mais consolidado, como o manual de básico para implementação de CM do Itaú, a dissertação de implantação do CM da FIRJAN, dentre outros.

Um desafio gratificante envolver em um trabalho acadêmico com áreas distintas e, ao mesmo tempo, correlatas, pois uma biblioteca, um arquivo ou um Centro de Memória precisam de uma edificação para existirem e estudarem um edifício histórico com um olhar da arquitetura moderna foi desafiador. Também contar com o conhecimento e expertise de uma arquiteta que tenha como um de seus objetos de estudo

a arquitetura moderna, aqui especificamente, a Estação de Hidroaviões foi fundamental para ajudar com esse caminho o qual eu só tinha uma perspectiva restrita, pois, sendo eu bibliotecária, a visão sobre uma edificação para o acervo era muito distinta da minha orientadora Claudia Carvalho que soube com maestria me conduzir nesse caminho novo.

Por tanto a visão arquitetônica deste trabalho não é de um arquiteto, mas de uma bibliotecária que procurou entender a importância da arquitetura para uma biblioteca, um arquivo e um Centro de Memória.

REFERÊNCIAS

AEROPORTO *Santos Dumont*, 1936-1996: Rio de Janeiro: Brasil. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

ANDREOLI, Elisabetta; FORTY, Adrian (orgs). *Arquitetura moderna brasileira*. London: Phaidon, 2004.

AREVALO, Márcia Conceição da Massena. Lugares de memória ou a prática de preservar o invisível através do concreto. *Revista História-Hoje*. Disponível em: [htt://www.anpuh.uepg.br/historia-hoje/vol.3.2005](http://www.anpuh.uepg.br/historia-hoje/vol.3.2005). Acesso em: 10 de jul de 2017.

ARQUIVO *arq*. Attilio Corrêa Lima. Disponível em: <https://www.arquivo.arq.br/attilio-correa-lima>. Acesso em: 10 nov. 2019.

ASSMANN, Aleida. *Espaços da recordação: formas e transformações da memória cultural*. São Paulo: UNICAMP, 2011.

BARBOSA, Wilson. *Aeroporto Santos Dumont: um grande portal do Rio*. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica Editora, 1985.

BARROS, Paulo Cezar de. Onde nasceu a cidade do Rio de Janeiro ? (um pouco da história do Morro do Castelo). *Revista geo-paisagem (on line)*, vol. 1, número 2, 2002 jul./dez. ,2002. ISSN N° 1677 – 650 X. Acessado em: 11 jul. 2019

BIBLIOTECA Nacional. *Brasiliiana fotográfica* Disponível: <http://brasilianafotografica.bn.br/?p=14030>. Acesso em 11 jul. 2019

BRASIL. Marinha do Brasil. *Diretoria do Patrimônio histórico e documentação da Marinha*. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dphdm/missao> Acessado em: 01 out. 2020

BRASIL. Ministério da Defesa. *Rede de Bibliotecas do Ministério da Defesa (REBIMD)*, publicado em 24/07/2014. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/ensino-e-pesquisa/bibliotecas-em-rede/bibliotecas-em-rede>. Acessado em: 02 out 2020

BRASIL. Ministério da Educação e Cultura. *Processo de tombamento de Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont nº 552-T-56 D.P.H.A.N./D.E.T* Seção de História.

BRASIL. Exército Brasileiro. *Diretoria do patrimônio histórico e cultural do Exército*. Disponível em: <http://www.dphcex.eb.mil.br/introducao> Acessado em: 01 out. 2020

BRASIL. Força Aérea Brasileira. *Centro de documentação da Aeronáutica*. Disponível em: <https://www2.fab.mil.br/cendoc/index.php/sobre-arquivologia> Acessado em: 01 out. 2020

CANDAU, Joël. *Memória e identidade*. São Paulo: Contexto, 2016.

CAVALCANTE, Lauro. *Moderno e brasileiro: a história de nova linguagem na arquitetura (1930-60)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2006.

CARVALHO, Claudia S. Rodrigues de. Conservação preventiva de edifícios e sítios históricos: pesquisa e prática. São Paulo, *Revista CPC*, n. 18, dez. 2014/abril 2015. p.141-153.

_____. *O espaço como elemento de preservação dos acervos com suporte em papel*. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1997. Disponível em: http://www.casaruibarbosa.gov.br/dados/DOC/artigos/aj/FCRB_ClaudiaCarvalho_OEspaco_com_elemento_representacao_dosacervos_com_suporte_em_papel.pdf. Acesso em: 15 jul 2017.

CAVALCANTI, Nireu Oliveira. *O Rio de Janeiro setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da corte*. Rio de Janeiro: Zahar, 2004.

CENTRO de memória: manual básico para implantação. São Paulo: Itaú Cultural, 2013. Disponível em: <https://www.itaucultural.org.br/centros-de-memoria-manual-basico-para-implantacao-2>. Acesso em: 23 mar. 2020.

CHOAY, Françoise. *Alegoria do patrimônio*. São Paulo: UNESP, 2001.

CONRADO, Alexandre. *Uma breve história da PANAIR*. Disponível: <http://www.avioesemusicas.com/uma-breve-historia-da-panair.html> 2014. Acesso em: 17 out 2019

CUNHA, Rodinei. *História da Força Aérea Brasileira: Consolidated PBY Catalina*. Disponível em: <http://www.rudnei.cunha.nom.br/FAB/br/pby.html>. Acesso em 22 de nov 2019.

CAMARGO, Ana Maria; GOULAR, Silvana. *Centro de memória: uma proposta de definição*. São Paulo: Edições SESC São Paulo, 2015

DINIZ, Anamaria. O itinerário pioneiro do urbanista Atílio Correia Lima. In: *Seminário de história da Cidade e do Urbanismo*, XIV, 2016, São Carlos, SP. Anais... São Carlos,SP: Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo/USP, 2016. p. 230-241

FRANCO, Luiza. Militares travam acesso de civis a prédios tombados e de valor histórico. *Folha de São Paulo*. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/03/1867837-militares-travam-acesso-de-civis-a-predios-tombados-e-de-valor-historico.shtml> Acesso em 10 nov. 2019.

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Centauro, 2013.

INCAER 25 anos. Rio de Janeiro: INCAER, 2011.

INCAER 30 anos depois: a história contada pelos seus protagonistas. Rio de Janeiro: INCAER/Ingrafoto, 2016.

KUSHNIR, Beatriz. A via elevada da Perimetral. *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, 23 de junho de 2017. Disponível em: <http://brasilianafotografica.bn.br/?p=9138>. Acesso em 15 out 2019

KOSSOY, Boris. *Os tempos da fotografia: o efêmero e perpétuo*. 3.ed. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2014.

_____. *Fotografia e história*. 5.ed. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2014.

LAMARCA, Anderson. *Saudades dos aviões da PANAIR: história da PANAIR do Brasil, a companhia aérea que foi desmantelada pelo governo militar em 1965*. Disponível em: <https://airway.uol.com.br/especial-saudade-dos-avioes-da-panair/> Acessado em 22 nov. 2019

LIASCH, Jonas. *Dornier Do-X: o gigante dos anos 30*. Disponível: <http://culturaaeronautica.blogspot.com/2009/11/dornier-do-x-o-gigante-dos-anos-30.html> . Acesso em 20 de nov. 2019

LUCENA Felipe. *História do Morro do Castelo*. Disponível em: <https://diariodorio.com/historia-do-morro-do-castelo/> . Acessado em 11 set 2019.

MAGALHAES, Luiz Ernesto. A história secreta da perimetral: o projeto não previa pista elevada. Coluna Rio, 02 nov. 2013, *O Globo*. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/a-historia-secreta-da-perimetral-10670321>. Acesso em: 15 out 2019

MARTINS, Flávio José. *História do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica*. 2.ed. Rio de Janeiro: INCAER, 1998.

MEDEIROS, Rostand. *1931: o grande hidroavião do x em NATAL*. Disponível em: <https://tokdehistoria.com.br/2013/08/20/1931-o-grande-hidroaviao-do-x-em-natal/> Acesso em 23 jun 2019

MINDLIN, Henrique E. *Arquitetura moderna no Brasil*. Rio de Janeiro: Aeroplano Editora, 1999.

NEVES, Margarida de Souza Neves. *Memória e história da pós-graduação da PUC-RIO*. Disponível em: <http://nucleodememoria.vrac.pucRio.br/sites/default/files/documentos/paginas/proposta/proposta-18985.pdf>. Acesso em: 10 jul 2017

NONATO, José Antonio; SANTOS, Nubia Melhem (orgs). *Era uma vez o Morro do castelo*. 2.ed. Rio de Janeiro: IPHAN, 2000.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. São Paulo, Projeto História: *Revista do Programa de Estudos pós-graduados em História e do Departamento de História*. v. 10, 1993.

PESSOA, Marcia Rodrigues. *Arquivo, memória e empresa: proposta de criação do centro de memória do sistema FIRJAN*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <http://hdl.handle.net/unirio/11815>. Acesso em: 4 maio 2020.

PREFEITURA do Distrito Federal. *Cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação e embelezamento*. (Plano Agache). Paris: Foyer Brasilien, 1927.

REFORMAS *urbanas*: Rio de Janeiro, século XX. Disponível em: <https://arquitetandoblog.wordpress.com/2007/06/23/reformas-urbanas-rio-de-janeiro-seculo-xx/>. Acessado em 11 set 2019.

REVISTA *Asas*. Rio de Janeiro, n. 35, 1 jun. 1933

_____. Rio de Janeiro, n. 36, 16 jun. 1933

_____. Rio de Janeiro, n. 44, 1 dez. 1933

_____. Rio de Janeiro, n. 54, 1 mai. 1934

_____. Rio de Janeiro, n. 52, 1 abr. 1934

SILVA, Augusto César Pinheiro da. *Redefinindo a paisagem do Rio de Janeiro: dilemas constantes sobre o espaço carioca.*. Disponível em: <chrome-extension://oemmnadbldboiebfnladdacbfmadadm/https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/cdf/article/download/19710/15985> Acesso em: 11 jul. 2019

SINDRIO. Conheça o projeto caminhos do Brasil-memória. SINDRIO, 2019. Disponível: <https://www.sindrio.com.br/2019/10/conheca-o-projeto-caminhos-brasil-memoria>. Acesso em: 28 nov. 2020.

XAVIER, Alberto (org.). *Depoimento de uma geração: arquitetura moderna brasileira*. São Paulo: Cosac & Naify, 2002