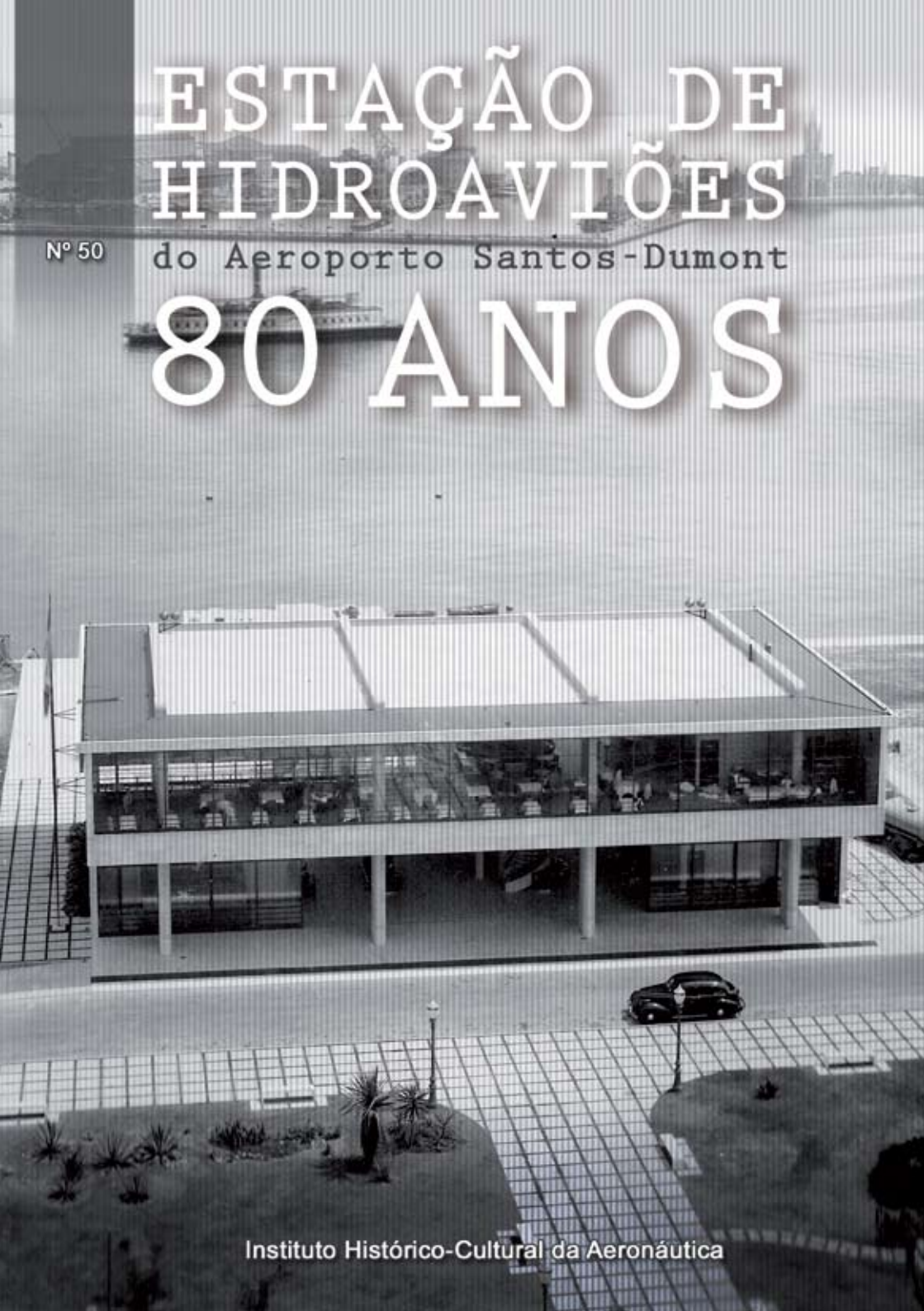
ESTAÇÃO DE HIDROAVIÕES

Nº 50

do Aeroporto Santos-Dumont

80 ANOS



Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

ESTAÇÃO DE HIDROAVIÕES DO AEROPORTO SANTOS-DUMONT
80 ANOS

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA

Rio de Janeiro

2018

FICHA TÉCNICA

ESTAÇÃO DE HIDROAVIÕES DO AEROPORTO SANTOS-DUMONT 80 ANOS

Edição

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

Editor

Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer

Autora

1º Ten QOCon Tec (HIS) Bruna Melo dos Santos

Projeto Gráfico

Seção de Tecnologia da Informação

Capa

2S Tiago de Oliveira e Souza

Impressão

CONTACTUS SOLUÇÕES GRÁFICAS

2018

Apresentação

O lindo prédio, que, debruçado na janela do tempo, assiste ao intenso tráfego da Avenida General Justo, paquerando respeitosamente as pessoas e os carros que a sua frente desfilam, sopra 80 velinhas.

Obra idealizada pela genialidade e competência do urbanista e arquiteto Attílio Corrêa Lima, um dos pioneiros da Arquitetura Moderna no Brasil, abrilhanta o visual do litoral central do Rio de Janeiro desde 1938.

Construído para ser uma estação de hidroaviões, em atendimento à gente que fazia uso das suas instalações para se deslocarem, facilitando os seus irem e virem, num período em que a aviação era tão jovem que ainda não tinha muitas coisas para contar, continua adornando a paisagem cultural da cidade, agora repleto de histórias que fazem parte da cultura aeronáutica, da vida da Força Aérea Brasileira.

Attílio brindou nossa cidade com uma obra arquitetônica arrojada no seu tempo, muito e naturalmente iluminada, imponente e que já nasceu triunfante. Foi desenhada para ter uma destinação, mas parece que sempre teve embutida a sua verve cultural, como uma segunda pele. Na sua alma, o prédio sempre respirou cultura.

Como estação de hidroaviões teve vida curta, mas, o seu predestinado destino o fez aproar outro alvo, culminando no seu desígnio de viver para cultuar a memória, a história e as tradições da Força Aérea Brasileira.

Não foi por acaso que o quase secular prédio que abrigou a estação de hidroaviões, após ver adormecida a sua finalidade, recebeu e abraçou o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. O destino deste ser vivo, sobrevivente de uma rica história da cidade, tinha que culminar na nobre tarefa, abraçando a preservação da cultura do País, particularizando os feitos da arma aérea.

Após mais algumas páginas viradas no seu livro de vida, estas notórias paredes que receberam a Estação/Instituto, nele estenderam o Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural do Comando da Aeronáutica (SISCULT), como um grande cobertor a proteger o local, a guardar a sua essência.

Nesta casa da cultura aeronáutica, promovemos o culto à importância da preservação, pesquisa e difusão do patrimônio cultural do Comando da Aeronáutica, estimulando a conscientização de todos os segmentos da socie-

dade a reverenciar o nosso passado e a documentá-lo, dissertando os seus feitos, momentos marcantes e personalidades, como um currículo de uma vida de glórias, amalgamado na história do País, que ajudou a construir e a se desenvolver.

Este trabalho apresenta uma singela narrativa sobre a vida e a obra do insigne arquiteto e, também, o resumo de um grande livro que começou a ser escrito há poucos anos na Força Aérea, de tamanha importância que deve merecer a maior atenção, pois, cotidianamente, estamos legando às futuras gerações os exemplos daqueles que construíram a nossa Instituição, as nossas tradições, valores e crenças, o nosso jeito de ser e de manter a soberania do espaço aéreo, mercê o nosso trabalho.

Na octogenária e bela Estação de Hidroaviões, conectamos o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica.

Assim, cultuamos a nossa memória, mantendo a personalidade das "Asas que protegem o País".

Desejamos uma feliz e agradável leitura.

Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer
Subdiretor de Cultura do INCAER

Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont

80 anos

Bruna Melo dos Santos

Como poderia ser possível influir no desenvolvimento de uma cidade sem conhecer as razões profundas da sua origem e seu desenvolvimento? [...] A cidade é como parasita que vive sobre a terra, della tirando o seu sustento, ora se moldando aos grandes obstáculos, ora vencendo-os e modificando-lhe a paisagem e até o clima.

(Attílio Corrêa Lima. In: Ackel, 2007, p. 201).

Attílio Corrêa Lima, urbanista e arquiteto, um dos pioneiros da Arquitetura Moderna no Brasil, autor do projeto da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont, considerava primordial realizar o estudo à priori da cidade antes de formular qualquer plano urbanístico, pois afirmava que "a origem e a evolução das cidades são um capítulo da geographia humana, e a geographia humana é a sombra da História Econômica da Humanidade" (Ackel, 2007, p. 202).

Assim como Attílio julgava importante conhecer a história das cidades para só então iniciar o esboço do projeto, o mesmo pode se afirmar com relação à escrita da história, pois é impossível traçar um objeto de estudo sem relacioná-lo ao seu contexto, é impossível falar de um indivíduo sem antes conhecer o cenário que estava inserido, é impossível falar de uma obra sem antes situar seu criador, sem falar das influências que sofreu, das experiências que viveu, do cenário político, cultural e econômico que partilhava.

Arquiteto e Urbanista Attílio Corrêa Lima. Fonte: INCAER.

Diante disso, o presente opúsculo, que tem como missão rememorar oitenta anos da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont, busca revisitar a trajetória de vida de Attílio, procurando unir os pontos e, consequentemente, analisar os condicionantes externos que atuaram sobre o seu fazer arquitetônico.

Dessa forma, torna-se necessário fazer uma escala, mesmo que breve, na história da cidade do Rio de Janeiro, mais especificamente no período denominado *Belle Époque*[1], a fim de conhecer o traçado e o retraçado das ruas, os caminhos e os descaminhos das políticas, as intervenções na paisagem e as transformações urbanísticas, antes de, finalmente, alçar voo com destino ao "progresso", que fez surgir, em pleno coração da, então, Capital Federal, a Estação de Hidroaviões no ano de 1938. Instalada num lugar privilegiado, pôde acompanhar as diversas transformações pela qual passou a região portuária.

A remodelação do traçado urbano do Rio de Janeiro no século XX passa, neces-

1 Movimento oriundo da Europa. Iniciou-se no Brasil no final do século XIX, período em que a Cidade do Rio de Janeiro passava por mudanças urbanas, sociais e culturais.

sariamente, pelo Morro do Castelo e pela política modernizadora dos seus governantes. É bem verdade que a Cidade já vinha passando por um processo contínuo de melhoramento desde que fora elevada a sede do vice-reino do Brasil, em 1763.

Tais transformações foram aceleradas com a vinda da Família Real, em 1808, quando a Cidade ganhou ares europeus e passou por obras de embelezamento, impulsionadas com a chegada da Missão Francesa, em 1816. Inúmeros projetos foram empreendidos, seguindo o estilo Neoclássico, e, mais para o final do século XIX, o estilo Eclético também ganhou espaço.

Na virada para o século XX, profundas mudanças políticas se processaram. Era preciso mostrar, por meio da cidade "vitrine da nação"[2] que se tornara o Rio de Janeiro, que a emergente República caminhava a passos firmes pelas ruas alargadas e urbanizadas. As palavras de ordem eram embelezar, modernizar e sanear a cidade. Assim, durante a gestão do prefeito Francisco Pereira Passos (1903-1906), foram realizadas diversas intervenções no traçado da urbe (Veríssimo; Bittar, 2003, p. 47-61).

Em 1908, o Rio de Janeiro foi palco da Exposição Nacional em comemoração ao Centenário da Abertura dos Portos às

> Mais do que um projeto de reforma urbanística, tornava-se necessário um grande plano de reforma urbana para transformar aquela vila no Rio Capital Federal do Plano Passos. Cidade do futuro. Cosmopolita. Pronta e aberta para inovações. Pouso certo para a modernidade que chegava [...] (Veríssimo; Bittar, 2003, p.53).

Avenida Central, em construção, e o Morro do Castelo, parcialmente destruído.
Fonte: http://revistatemalivre.com/tag/belle-epoque

2 Conceito cunhado pela historiadora Margarida de Souza Neves para compreender o Rio de Janeiro no contexto da recém-implantada República.

Nações Amigas. Para tanto, avenidas foram abertas e ruas alargadas. Para a construção da obra da Avenida Central (atual Rio Branco), diversos imóveis foram demolidos e morros foram destruídos, tais como o Morro do Senado e parte do Morro do Castelo.

A Exposição Nacional de 1908, além de comemorar a abertura dos portos, também tinha o intuito de celebrar o desenvolvimento do comércio, da indústria e dos serviços do país. Apesar de cunho nacional, contou ainda com a participação de Portugal. A Exposição foi montada na Praia Vermelha, na região da Urca. Embora os pavilhões construídos tivessem vários estilos arquitetônicos, houve a predominância do Eclético, que acabou se difundindo por toda a cidade.[3]

Exposição Nacional de 1908. Foto de Augusto Malta. Fonte: http://brasilianafotografica.bn.br/?p=11621

O centro se expandia, os melhoramentos urbanos eram contínuos, em decorrência dos inúmeros acontecimentos que agitaram a Cidade no início do século. Dentre tantos eventos, torna-se relevante destacar a inauguração da Escultura do Almirante Barroso, monumento criado por José Octávio Corrêa Lima, escultor, que exerceu a atividade de professor e também Diretor da Escola Nacional de Belas Artes (ENBA) e, sem dúvida, grande influenciador da escolha profissional de seu filho: Attílio Corrêa Lima.

No início do século XX, José Octávio vivia na Itália, para onde havia ido após ser agraciado pela ENBA com um prêmio viagem, local em que conheceu a italiana Rosália Márzia, com quem se casou e dessa união nasceu Attílio, no ano de 1901, em Roma (Ackel, 2007, p.15). A família viveu na Itália até 1906, quando retornou ao Rio de Janeiro a tempo de José Octávio se preparar para concorrer ao edital lançado em 1907, com as regras para a apresentação de projetos do monumento ao Almirante Barroso, comemorativo da Batalha Naval do Riachuelo.

O projeto de José Octávio atendeu às exigências do edital e se sagrou vencedor. Para finalizar o monumento, seguiu para França, onde havia técnicas mais avançadas de fundição. Nessa época, Attílio, com apenas oito anos de idade, estudou em Paris, o que favoreceu o domínio do idioma francês, que foi essencial para os estudos de especialização em urbanismo que viria a concluir em Paris, conforme será detalhado adiante.

3 Disponível em: <http://brasilianafotografica.bn.br/?p=11621>. Acesso em: 19 jun. 2018.

A cerimônia de inauguração do monumento ocorreu no emblemático Dia da Bandeira, em 19 de novembro de 1909, na Praia do Russell (entre os bairros do Flamengo e da Glória), com a presença do Presidente Nilo Peçanha, do Prefeito Serzedelo Correia, das forças do Exército, da Marinha e da Polícia (A Imprensa, 20 nov. 1909, p. 3).

Monumento ao Almirante Barroso. Fonte: http://ashistoriasdosmonumentosdorio.blogspot.com

Embora não conste nos periódicos da época a presença do escultor na inauguração do monumento, naquela ocasião, ele já estava de volta ao Rio, tal como informou o jornal *O Fluminense,* de 7 de outubro de 1909: "Partiu para o Rio de Janeiro, onde chegará a bordo do paquete Cap Vilano, o escultor brasileiro Sr. Corrêa Lima, que deu já por findo o monumento do almirante Barroso" (O Fluminense, 07 out. 1909, p. 1).

A partir de então, a família Corrêa Lima se estabeleceu de vez no Rio de Janeiro, onde Attílio iniciou seus estudos básicos no Colégio Anglo-Brasileiro, concluindo o curso secundário em 1918, e, no ano seguinte, já estava matriculado na ENBA (Ackel, 2007, p. 16)

De fato, a Cidade presenciou diversos eventos, mas o de maior impacto, que envolveu um grande público, demandando uma maior infraestrutura, foi a Exposição Internacional, comemorativa do Centenário da Independência. Para a realização, foi preciso construir diversos pavilhões e *stands* para representar treze países neste expressivo evento. Diante da megaestrutura, era preciso ganhar novas áreas para construção (Motta, s/a, p. 4).

E, assim, em 1920, o Prefeito Carlos Sampaio deu continuidade ao desmonte do Morro do Castelo e, consequentemente, de todo o conjunto histórico arquitetônico ao seu redor: "Paradoxalmente, enquanto se comemorava um evento histórico, o Morro do Castelo, segundo sítio da cidade, onde de fato se consolidara o primeiro núcleo urbanizado, era arrasado sem deixar vestígios" (Veríssimo; Bittar, 2003, p. 54).

Os detritos provenientes do morro foram usados para o aterramento da Ponta do Calabouço, local que, desde a fundação da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, foi considerado estratégico, funcionando ali o Forte de Santiago, importante sistema para a defesa da cidade, onde, a partir de 1693, passou a funcionar uma prisão, uma espécie de calabouço, para escravos faltosos (Barbosa, 1985, p. 15).

Com o aterramento, a Cidade cresceu com espaços conquistados ao mar e ali foram erguidas as instalações destinadas à Exposição do Centenário de 1922. Os arquitetos formados pela ENBA foram responsáveis por elaborar os projetos dos principais pavilhões que representavam a produção industrial nacional (Ackel, 2007, p. 24). A Avenida das Nações, área onde se concentravam os pavilhões, se estendia do Palácio Monroe à Ponta do Calabouço (nos traçados de hoje, da Cinelândia à Praça XV de novembro).

Naquela ocasião, Attílio ainda estava no Curso Geral da ENBA, mas, ainda assim, vivenciou toda a efervescência daquele momento, que envolveu tanto os alunos, como os professores da Escola. Em 1923, quando ingressou no Curso Especial de Arquitetura, o seu principal professor foi o arquiteto cearense Archimedes Memória, que, em parceria com o arquiteto francês Francisque Couchet, foi responsável pelo projeto do Pavilhão das Grandes Indústrias, considerado um dos mais importantes da Exposição (Ackel, 2007, p. 22).

As exposições internacionais, símbolo da modernidade, permitiam aos países participantes a possibilidade de mostrar o desenvolvimento da indústria, da ciência, da agricultura e tudo mais que representasse o progresso. E, após as inúmeras reformas de melhoramentos, o Rio de Janeiro foi o local ideal para encarnar o espírito da civilização e exibir ao mundo a capacidade do Brasil, como país anfitrião, em realizar empreendimentos de grande porte em tão pouco tempo.

Para passar a imagem de país moderno, diversos pavilhões foram construídos ao longo da Avenida das Nações. A Exposição teve início na data simbólica de 7 de setembro de 1922 e foi encerrada em julho de 1923. Era comum que, após as exposições, os pavilhões fossem desmontados e as estruturas reaproveitadas para a construção de novos prédios. Foi o que aconteceu, por exemplo, com o Pavilhão do Brasil na exposição de Saint Louis, ocorrida em Missouri, Estados Unidos, no ano de 1904, quando a estrutura do pavilhão foi transportada e reedificada no Rio de Janeiro, sendo construído a partir dela o Palácio Monroe (Wanderley, 2016).

Com a Exposição do Centenário não foi diferente. Apesar de muitos pavilhões terem sido desmontados e outros prédios destruídos, ainda hoje, é possível observar algumas edificações remanescentes desse período.

> Apenas quatro desses prédios resistiram ao tempo e à especulação imobiliária: o Pavilhão da Administração (Museu da Imagem e do Som); o Palácio da França (Academia Brasileira de Letras); o Palácio das Indústrias (Museu Histórico Nacional); e o Pavilhão de Estatística [atual Centro Cultural do Ministério da Saúde – CCMS][4]

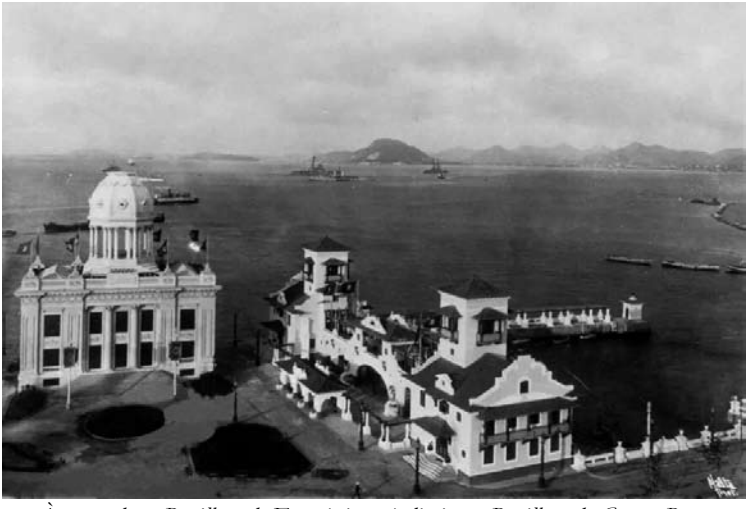
4 Disponível em: < http://cpdoc.fgv.br/>. Acesso em: 19 jun. 2018.

Faz-se relevante abrir um parêntese para mencionar que, além desses pavilhões, outros permaneceram de pé, durante algum tempo, até receberem novos usos, como foi o caso do Pavilhão do Departamento Nacional do Café (DNC), que funcionou como estação de passageiros no início da aviação comercial no Brasil, quando a *Pan American Airways* e a Panair do Brasil ainda utilizavam um flutuante, na amurada da Ponta do Calabouço, para a operação dos hidroaviões (Barbosa, 1985, p.18).

> No período pioneiro da aviação comercial Brasileira, cada empresa se encarregava da implantação de instalações aeroportuárias e elementos de auxílio à navegação aérea, a exemplo da estação de hidroaviões da Panair do Brasil na Ponta do Calabouço, Rio de Janeiro (Ribeiro, 2003, p. 33).

O Pavilhão de Caça e Pesca é outro exemplo de prédio remanescente desse período, que integrou o conjunto arquitetônico da região portuária do Rio de Janeiro. Em 1950, teve suas instalações ocupadas, provisoriamente, pelo Clube de Aeronáutica e, em 1959, fora cedido em caráter definitivo, sendo construída uma sede desportiva no local (Revista Aeronáutica, 1996, p. 9). Posteriormente, as obras para a construção da Avenida Perimetral também contribuíram para a descaracterização do prédio.

Embora houvesse alguns prédios no estilo Eclético, o Neocolonial se fez mais presente, podendo ser contemplado nos prédios do Museu Histórico Nacional e no prédio do Ministério da Saúde. Cabe ressaltar que as edificações construídas para a Exposição contemplaram variados estilos arquitetônicos.



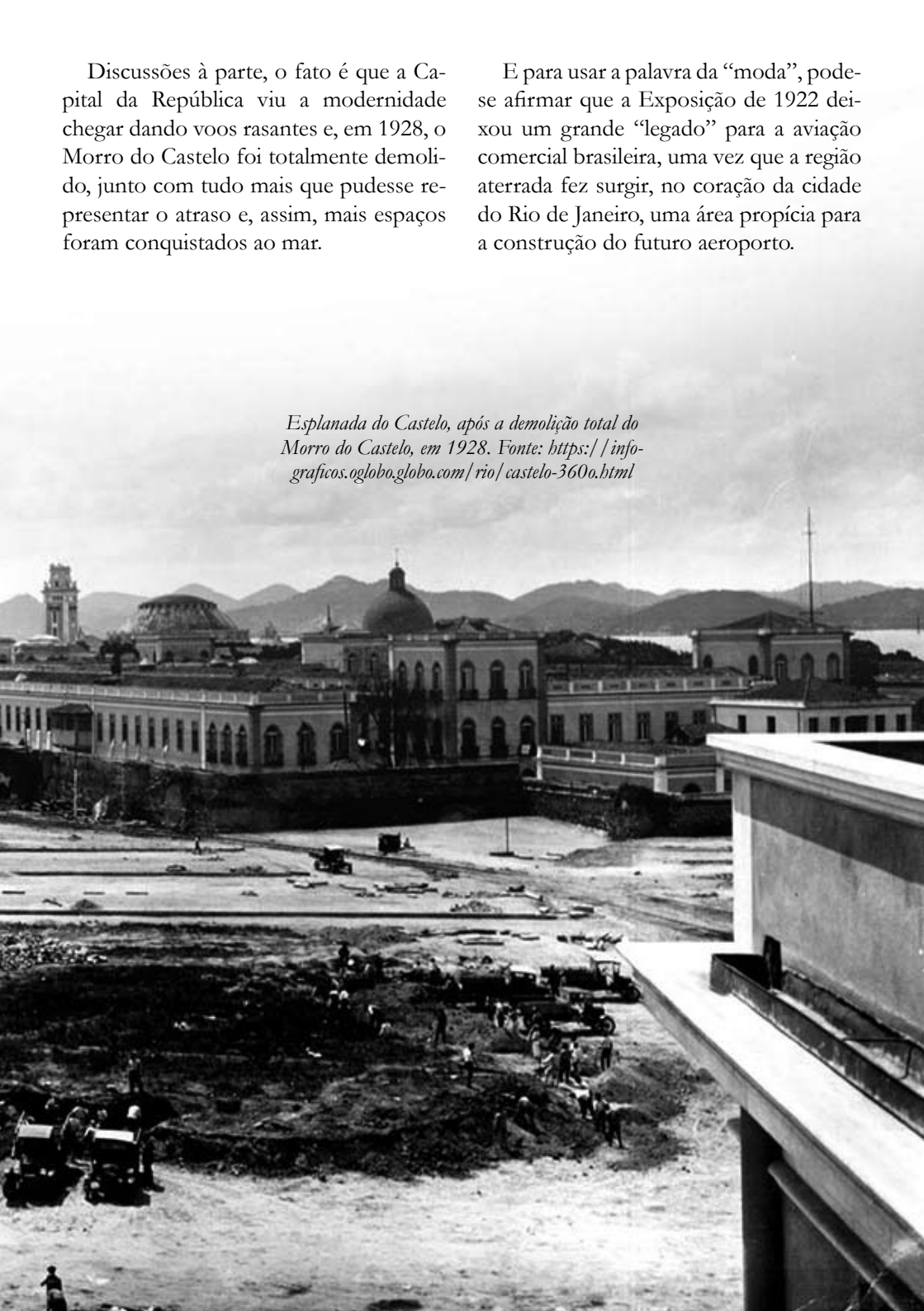
À esquerda, o Pavilhão de Estatística e à direita, o Pavilhão de Caça e Pesca.
Fonte: INCAER.

À época, a escolha do estilo arquitetônico que melhor representasse o "nacional" rendeu muitas discussões entre arquitetos, engenheiros e intelectuais. Na realidade, concomitantemente às preparações do centenário da independência, eclodiam no país movimentos voltados para a formação de uma identidade comum. O modelo de nação que se queria consolidar causou discussões acaloradas sobre o que seria a verdadeira "Nação Centenária".

Travou-se, então, uma querela entre os intelectuais "antigos x modernos" com visões antagônicas. Para os "antigos", o modelo de nação ideal seria manter a contribuição da nobreza portuguesa, do Estado Monárquico, retratada pela arquitetura Neocolonial. Enquanto que, para os "modernos", o que importava era a mistura de etnias, a cultura híbrida do Brasil. Isso teve repercussão com a Semana de Arte Moderna de 1922, mas encontrou consolidação na década de 1930, durante o Governo Vargas (Magalhães, 2001, p. 189).

Discussões à parte, o fato é que a Capital da República viu a modernidade chegar dando voos rasantes e, em 1928, o Morro do Castelo foi totalmente demolido, junto com tudo mais que pudesse representar o atraso e, assim, mais espaços foram conquistados ao mar.

E para usar a palavra da "moda", pode-se afirmar que a Exposição de 1922 deixou um grande "legado" para a aviação comercial brasileira, uma vez que a região aterrada fez surgir, no coração da cidade do Rio de Janeiro, uma área propícia para a construção do futuro aeroporto.



Esplanada do Castelo, após a demolição total do Morro do Castelo, em 1928. Fonte: https://infograficos.oglobo.globo.com/rio/castelo-360o.html

Vista aérea do aterro da Ponta do Calabouço. Fonte: http://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/268766

Antes disso, porém, a Capital Federal foi delineada seguindo o traçado e os projetos dos arquitetos franceses Alfred Agache e Le Corbusier, que movimentaram os círculos intelectualizados da cidade, ministrando palestras sobre o que havia de mais moderno na arquitetura.

Le Corbusier, arquiteto franco-suíço, foi um dos grandes influenciadores da arquitetura moderna no Brasil. Ele é o autor do conceito de "Cidade Vertical" que privilegia os *5 points d'une architecture nouvelle*, a saber: piloti, planta livre, fachada livre, janela longitudinal, terraço jardim. Tais características são facilmente identificáveis nos projetos de Attílio, em especial na Estação de Hidroaviões (Pereira, 1993, p. 14).

De fato, "Attílio admirava a arquitetura colonial brasileira, porém, após o contato com as ideias inovadoras de Le Corbusier e os preceitos da arquitetura modernista, seus projetos começaram a ter influência da nova arquitetura" (Diniz, 2007, p. 47).

Tal transição foi comum dentro do grupo de arquitetos brasileiros, que, ao tentar unir a realidade do país com as inovações tecnológicas da nova arquitetura, fez surgir a "manifestação singular de uma arquitetura de síntese que é ao mesmo tempo moderna e brasileira, internacional e local, espírito da época e espírito do lugar" (Pereira, 1993, p. 8).

Embora o trabalho de Le Corbusier fosse unanimidade entre a vanguarda da arquitetura moderna brasileira, foi Alfred

Agache, renomado arquiteto e urbanista francês, que firmou parcerias por aqui. Em 1927, durante a gestão do prefeito Prado Junior, foi convidado para fazer o plano urbanístico da cidade do Rio de Janeiro, a fim de pensar nos novos e possíveis usos para o espaço urbano do centro da cidade que acabava de ser remodelado e expandido.

Para elaborar o plano para a cidade, Agache contou com o apoio privilegiado de Attílio que, naqueles idos, vivia em Paris, para onde havia ido após finalizar, em 1925, o Curso Especial de Arquitetura, diplomando-se em engenheiro-arquiteto. Assim como o pai, Attílio ganhou o prêmio-viagem à Europa, concedido pela ENBA aos melhores alunos para darem continuidade aos estudos.

Foi então que, no início de 1927, seguiu para a Europa, na companhia da esposa Olga Fernandes. Com a bolsa de estudo, concedida por cinco anos, matriculou-se no Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris (IUUP), tendo aulas, inclusive, com o próprio Agache. E quando o conhecido urbanista descobriu que "tinha entre seus alunos de pós-graduação um arquiteto brasileiro [...] convidou-o para fazer um estágio em seu escritório, na elaboração do plano para o Rio de Janeiro" (Ackel, 2007, p. 39).

Para Attílio, tal fato não foi novidade, tendo em vista que, em 1926, recém-formado, participou do concurso público para fazer o paisagismo da Ponta do Calabouço, sendo classificado em segundo lugar (Diniz, 2007, p. 47).

Por fim, finalizado o estudo, que contou com o assessoramento de Attílio, Agache apresentou o plano urbanístico para a cidade do Rio de Janeiro, porém, enfrentou forte resistência dos profissionais ligados ao Ministério da Viação. O projeto suscitou uma calorosa discussão, especificamente com relação ao uso sugerido para a região da Ponta do Calabouço.

Os estudos de Agache, ligados ao conceito *cités-jardins*, previa, para o local, um grande jardim público, com espelho d'água e palmeiras imperiais (Pereira, 1993, p. 44), enquanto que o engenheiro César Silveira Grillo, responsável pelo Serviço de Navegação Aérea do Ministério da Viação, defendia a ideia da construção de um aeroporto no centro urbano, tendo assim uma localização privilegiada ao mesmo tempo em que a "disposição avançada para o mar, não perturbaria a vida da cidade" (Aeroporto Santos-Dumont, 1996, p. 49).

Tal ideia foi defendida, também, pela imprensa e por diversos especialistas em voos da época, tal como o piloto francês Jean Mermoz, primeiro a cruzar o Atlântico e voar entre França e Brasil. Mermoz listou diversas vantagens para erguer não só o aeroporto, mas, também, uma estação para a operação de hidroaviões. Sobre isso, assegurou que:

> A baía não é senão um vasto plano de água onde podem amerrissar hidroaviões em todos os sentidos, para se aproximarem em seguida, hidroplanando, de seu ponto de embarque ou desembarque. A baía é calma. Não se pode qualificar de ondas a agitação que existe, às vezes, na água; é simplesmente um marulho mais ou menos importante, o qual não pode estragar, em hipótese alguma, amerrissagem ou decolagem de um hidroavião digno desse nome (*Apud* Barbosa, 1985, p. 24).

Os embasamentos para a construção do aeroporto ganharam reforço na década de 1930, quando uma série de medidas foram empreendidas pelo Presidente Getúlio Vargas, tanto no campo político como no econômico, e representou mudanças significativas que contribuíram para o fortalecimento da aviação no Brasil.

Setores da infraestrutura, como siderurgia, petróleo e energia elétrica, bases do desenvolvimento industrial, cresceram a passos largos. Houve o desenvolvimento relevante da indústria nacional, um verdadeiro milagre econômico. E nesse contexto, em que o governo buscou inserir o Brasil na modernidade industrial, foram dados os primeiros passos para a indústria aeronáutica no país.

O avião era visto como um vetor de modernidade e desenvolvimento. Assim, importantes medidas foram adotadas para prover o país de uma estrutura aeronáutica. Diante do expressivo apoio à aviação comercial, Vargas foi considerado, pela imprensa, como sendo o "amigo da aviação".

> Ao identificar na aviação uma forma nova e moderna de transporte, o governo soube adotar medidas para o desenvolvimento da aviação civil, sem se esquecer do fomento aos aeroclubes, a fabricação de aparelhos nacionais e o amparo por meio de cursos para aperfeiçoamento de pilotos civis e militares (Fay, 2017, p. 216).

Getúlio Vargas desembarcando de hidroavião em São Borja, RS. Fonte: http://www.fgv.br/CPDOC

No entanto, torna-se importante sinalizar que, ainda na década de 1920, diversas empresas já mostravam interesse em estabelecer linhas regulares no Brasil. Após o Decreto Presidencial nº 16.983, de 22 de julho de 1925, que regulamentou os serviços de navegação aérea ao instituir licenças, exames e demais medidas administrativas para a regra de circulação, a Companhia Brasileira de Empreendimentos Aeronáuticos, fundada pelo francês Pierre Latécoère, já tinha autorização para explorar uma linha regular entre Recife e Pelotas (Ribeiro, 2003, p. 24).

Outras empresas receberam a mesma autorização e assim as rotas aéreas foram cruzando os céus do Brasil, que logo pôde contar com a primeira companhia nacional de aviação.

> Já em 3 de fevereiro de 1927, acontecia o primeiro voo comercial da história do transporte aéreo civil brasileiro. O hidro Atlântico partia do Rio Guaíba, em Porto Alegre, com destino à cidade de Rio Grande, levando à bordo três passageiros. A viagem teve duplo papel histórico. Marcava também a criação da primeira companhia nacional de aviação, a Viação Aérea Rio-Grandense, Varig (Aeroporto Santos Dumont, 1996, p. 47).

Enfim, a modernidade trouxe com ela a necessidade de prover a Capital da República com um aeroporto bem aparelhado e moderno, de modo que fosse o mais importante da América do Sul. E assim as ideias defendidas pelo engenheiro César Grillo ganharam forma e "anteprojeto", quando, em 1931, foi nomeado Diretor para o recém-criado Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), órgão administrativo encarregado de criar leis e regular a navegação aérea, vinculado ao Ministério da Viação e Obras Públicas (Ribeiro, 2003, p. 29).

Pouco tempo depois, em 1933, foi definitivamente escolhida a Ponta do Calabouço para a construção do aeroporto, sendo divulgado, no mesmo ano, o anteprojeto para o terminal aeroviário que, entre outros pontos, defendia a localização do aeroporto no centro urbano.

O próprio César Grillo, em entrevista concedida ao jornal Correio da Manhã, justificou que "no transporte pelo ar, se o aeroporto não estiver situado no centro da cidade, a rapidez do veículo aéreo fará com que o tempo gasto para vencer a distância do centro ao aeroporto seja, em certos casos, maior do que o consumido no voo entre duas cidades" (Correio da Manhã, 27 jan. 1933).

Explicou ainda sobre a estrutura do Aeroporto do Calabouço, prevendo um conjunto de edifícios com os serviços administrativos aeronáuticos, de alfândega, saúde, polícia, meteorologia, telégrafo, restaurante, etc., além dos hangares para aviões e hidroaviões.

Tal como se observa, a década de 1930 foi marcada por consideráveis modificações do traçado do Rio de Janeiro. A modernidade chegou e, com ela, toda tecnologia necessária para a construção de aeroportos. Além da estrutura de pistas de pouso e decolagem, exigia-se também que o embarque e desembarque de passageiros tivesse "um ponto de encontro, que fosse funcional e estético, assim como o novo meio de transporte" (Fay, 2017, p. 204).

A Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont

De fato, desde a década de 1920, diversas empresas já mantinham linhas aéreas que cruzavam os céus do Brasil e reduziam as distâncias continentais do país. De início, a precária infraestrutura das instalações destinadas a pouso e decolagem não impediu o crescimento vertiginoso da aviação comercial, que, de certa forma, foi beneficiada pela extensa faixa litorânea do nosso território.

O litoral serviu de pista para os hidroaviões que, naquela ocasião, eram mais utilizados pelas companhias, tendo em vista a insegurança das pistas que eram curtas e sem pavimentos, geralmente, sendo utilizadas apenas para pequenas aeronaves.

> Naqueles tempos, decolar e aterrissar não passavam de aventuras e experiências imprevisíveis, e, para tanto, bastavam campos desertos o suficiente para evitar colisões. Talvez com essa mesma finalidade, a de prevenir acidentes, os equipamentos de pousos terrestres foram temporariamente preteridos em nome dos flutuadores, capazes de fazer o aparelho deslizar nas superfícies menos perigosas das águas. Assim, empregando regularmente os hidroaviões, desenvolvia-se a crescente aviação civil. No Brasil, as condições eram das mais propícias, com abundância de águas fluviais, além de extenso litoral [...] (Aeroporto Santos Dumont, 1996, p. 46).

No entanto, com a criação do DAC, foram institucionalizadas as normas para regulamentação da aviação comercial. Assim, inúmeros aeródromos foram construídos, privilegiando, sobretudo, as instalações aquáticas. No Rio de Janeiro, por exemplo, o transporte comercial feito a bordo dos hidroaviões utilizava o atracadouro da Ponta do Calabouço, usando a Baía de Guanabara como pista.

Crescia o número de passageiros que embarcava e desembarcava pela Panair do Brasil – empresa criada a partir da aquisição da *New York-Rio-Buenos Aires Line* (NYRBA) pela *Pan American Airways* – que, para a operação dos hidroaviões, fazia uso de um flutuante e de uma estação provisória na amurada do Calabouço.

Instalação da Panair do Brasil na Ponta do Calabouço, década de 1930. Fonte: http://ceabbrasil.com.br/blog/historia-do-aeroporto-santos-dumont/

Bastante diferente da realidade do Rio de Janeiro, as instalações da Panair do Brasil, em Belém do Pará, contemplavam tudo que havia de mais moderno, fato que deixou Getúlio Vargas bem impressionado quando visitou o local.

De acordo com reportagem da Revista Asa, a oficina que a Panair possuía em Belém "era a melhor de todo o Brasil e talvez de toda a América do Sul". E, sem dúvida, era inegável a contribuição da referida companhia para o desenvolvimento da aviação comercial. No ano de 1933, com apenas três anos de atividade, já possuía mais de vinte aeroportos pelo Brasil, sendo o do Rio de Janeiro o mais movimentado (Asas, 16 out. 1933).

Diante dos números, ficava evidente a necessidade da construção de um aeroporto para a Capital Federal. O crescimento do tráfego aéreo repercutia diretamente na cidade, que recebia, com frequência, aviões de diversas nacionalidades que cruzavam o Atlântico rumo à América do Sul. E não só. Por aqui, também chegavam os passageiros a bordo do *Zeppelin*, que fazia o tráfego entre o Brasil e a Europa, desde maio de 1930.

Crescia, também, a pressão da imprensa, dos empresários e das personalidades aeronáuticas que desejavam colocar o país na rota da aviação comercial internacional e clamavam pela construção de um aeroporto na cidade do Rio de Janeiro para que a modernidade pudesse finalmente pousar em solo firme por aqui.

> O aeroporto, como símbolo de poder, inovação e tecnologia, passou a ser a porta de entrada e também uma vitrine, farol emblemático de entrada das metrópoles no cenário internacional, que possibilitava mostrar para a população os avanços tecnológicos e colocavam a cidade no mapa (Roseau, 2014 *apud* Fay, 2012, p. 205).

Cabe ressaltar que a linha de programa nacionalista e progressista do governo abriu espaço para o estilo moderno nas construções, que se consolidou no país, seguindo a vanguarda da arquitetura europeia, porém, desenvolvendo uma linguagem própria. Assim, soube atender as necessidades do projeto desenvolvimentista, planejando prédios para abrigar indústrias e serviços de um jeito "pragmáticos, austeros, funcionais e racionais", conciliando "economia, simplicidade e imponência, além de transmitir às pessoas uma mensagem de confiança no progresso do Brasil" (Caldeira, 2010, p. 40).

Diante disso, as encomendas estatais para a construção de prédios no estilo moderno resultaram em alguns editais de concursos e contratações de profissionais, consolidando, assim, a arquitetura moderna no Brasil. Sendo a construção da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont uma importante manifestação deste estilo e sendo o próprio Attílio um dos principais urbanistas do Governo Vargas.

Attílio Corrêa Lima retornou ao Brasil, em 1931, num momento de efervescência política. Recém-diplomado no Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris, onde apresentou o trabalho tese que consistiu num plano urbanístico para Niterói,

focando, sobretudo, "na construção de uma ligação viária com o Rio de Janeiro", participou ativamente dos planos urbanísticos do governo (Ackel, 2007, p. 43).

Dentre os diversos projetos que empreendeu nesse período, consta o plano urbanístico para a cidade de Goiânia, o projeto da Vila Operária da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) de Volta Redonda, no Estado do Rio de Janeiro, e a remodelação da cidade de Recife. Porém, o trabalho mais conhecido foi mesmo o projeto modernista para a Estação de Hidroaviões, que é considerada, inclusive, "uma das expressões pioneiras da arquitetura moderna no Brasil" (Diniz, 2007, p. 49).

Como se observa, dentro do programa político do governo, o aeroporto era a porta de entrada para a modernidade. Portanto, era preciso prover a Capital Federal, o quanto antes, do mais perfeito e completo aeroporto, pois, até então, sem possuir estação de passageiros, "as companhias utilizavam o pavilhão construído pelo Departamento Nacional do Café para a Exposição do Centenário da Independência, reformado para abrigar as novas funções" (Aeroporto Santos-Dumont, 1996, p. 52).

O primeiro passo foi dado em 1933, com a aprovação do orçamento para a execução da obra no terreno do Calabouço e com a divulgação do anteprojeto para o terminal aeroviário. Em entrevista concedida ao jornal *Correio da Manhã*, o engenheiro César Grillo falou sobre a escolha do local e sobre a estrutura prevista para o aeroporto, que comportariam serviços administrativos, serviços aeronáuticos, alfândega, telégrafo, além dos hangares para hidroaviões, que seria instalado na extremidade do aeroporto, ao lado do Caes *Pharoux*[5].

E concluía, assegurando que o conjunto de prédios previstos para o aeroporto daria para a cidade uma entrada digna, "oferecendo aos turistas e aos passageiros a impressão inicial condizente com as belezas da nossa capital" (Correio da Manhã, 27 jan. 1933).

O Governo Vargas tinha pressa de dotar a Capital Federal com a infraestrutura de um aeroporto. As obras começaram em 1934, em terreno cedido pela Prefeitura do Distrito Federal ao Ministério da Viação e Obras Públicas. "O projeto exigiu a construção de uma muralha de contenção e o lançamento de mais de 2,7 milhões de metros cúbicos de areia na área conquistada ao mar" (Aeroporto Santos-Dumont, 1996, p. 49).

E, finalmente, em 16 de outubro de 1936, pelo Decreto nº 1.150, o aeroporto passou a ser denominado de Santos-Dumont, deixando para trás o "tempo de escravidão e de injustiça odiosa" que acompanhava o termo calabouço. A mudança do nome do aeroporto está em consonância com o contexto de remodelação

5 Tinha esse nome devido ao famoso Hotel Pharoux que ficava na região da atual Praça XV.

do Rio de Janeiro que ultrapassou a barreira de delimitação físico-geográfica e se tornou o espaço "oficial" privilegiado para a formação da identidade nacional, que, no modelo republicano, deveria, a todo custo, se afastar do passado colonial, escravocrata e atrasado. E manter o nome calabouço não condizia com o momento.

Ainda no ano de 1936, com as obras em andamento, ocorreu a inauguração da pista do aeroporto, quando o avião *Junker* 52, PP-SPD, batizado de "Cidade de São Paulo", da Viação Aérea de São Paulo S/A (VASP), realizou o pouso com sucesso (Aeroporto Santos Dumont, 1996, p. 52).

Em janeiro de 1937, antes mesmo do edital para a construção do aeroporto, foi publicado o edital de convocação de concurso público para a escolha do anteprojeto da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont. O DAC contou com a orientação do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) para elaborar o certame, que teve grande repercussão cultural e muitos inscritos (Ackel, 2007, p. 193).

Do total de dezessete propostas nas inscrições, apenas dez atenderam as exigências do edital. A comissão julgadora, composta pelos arquitetos Augusto Vasconcelos Junior, Paulo Camargo e William Preston e pelos engenheiros civis Adroaldo Junqueira Ayres e Alberto de Mello Flores, mais o arquiteto Luiz Catanhede Filho, como consultor técnico, reuniu-se entre os dias 24 e 27 de fevereiro de 1937, nas dependências do Ministério da Viação, onde selecionou os três melhores projetos.

O primeiro lugar foi conquistado pelo arquiteto Attílio Corrêa Lima, que contou "com a colaboração de quatro de seus ex-alunos[6]: Jorge Ferreira, Renato Soeiro, Thomas Estrella e Renato Mesquita dos Santos" (Ackel, 2007, p. 194).

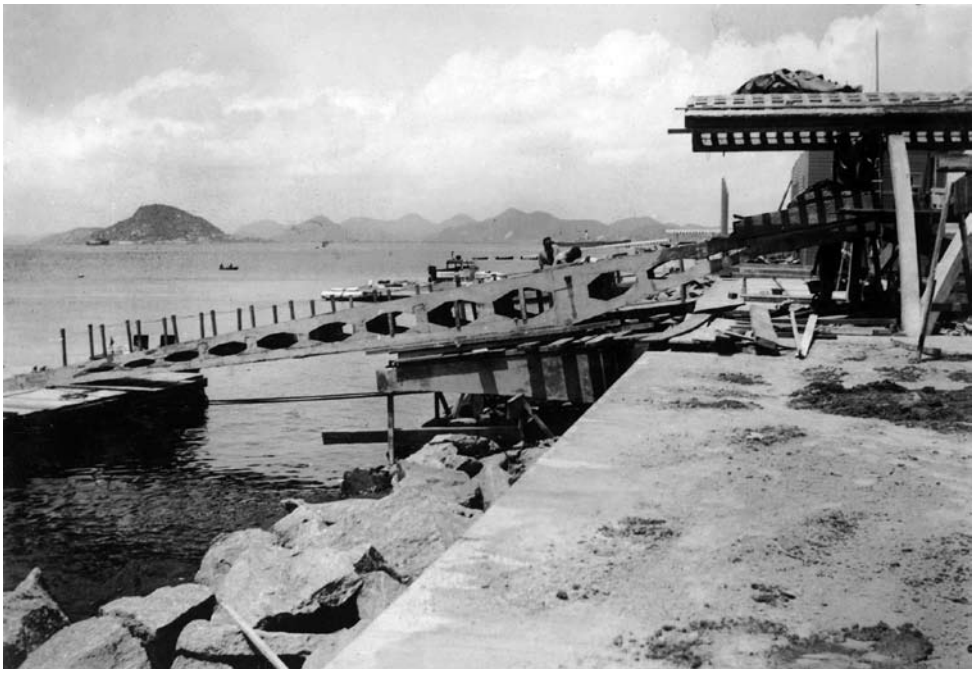
Dentre os principais pontos analisados, o júri julgou que o anteprojeto vencedor tinha boa circulação de público e de passageiros, serviço bem localizado e um sistema construtivo bem definido, conforme previsto no edital.

Assinado o contrato com o DAC, Attílio teve o prazo de trinta dias para apresentar o projeto definitivo. Dentre as cláusulas do contrato, estava previsto que o autor do projeto fizesse o acompanhamento da obra, tanto na parte arquitetônica como artística. E assim foi feito. Attílio se comprometeu em visitar a obra três vezes por semana. A parte estrutural ficou sob a direção do engenheiro Paulo Osório Jordão de Brito, auxiliado pelo engenheiro José Crisanto Seabra Fagundes, do DAC (Aeroporto Santos-Dumont, 1996, p. 59).

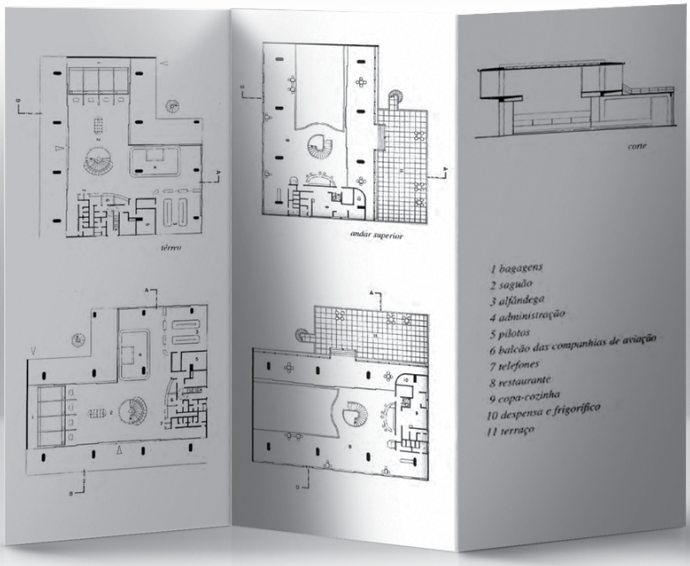
6 Attílio foi professor de Urbanismo na ENBA de 1932 a 1937.

Projeto final para a construção da Estação de Hidroaviões.
Fonte: INCAER

É interessante observar que, devido à urgência para prover o Rio de Janeiro de um terminal aeroviário, entre a realização do concurso e a conclusão do prédio, não se passaram dois anos. A obra de construção da Estação recebeu prioridade do DAC, que acreditava no crescimento da aviação comercial pelo uso dos hidroaviões, dada a imensidão do litoral brasileiro.



Obras do ancoradouro da Estação de Hidroaviões. Fonte: INCAER



Planta da Estação de Hidroaviões. Fonte: Luiz Ackel, 2007

Além disso, o governo, em seu afã nacionalista, sentiu-se desafiado a construir uma estação de passageiros com capital nacional, tendo em vista que, naquele mesmo ano, a Panair do Brasil[7], subsidiada pela *Pan American Airways*, acabava de inaugurar "um terminal próprio, com toda a estrutura e o conforto necessários para atender seus passageiros, assim como um hangar e uma estação de hidroaviões" (Pereira, 2016, p. 72).

Assim, a cidade do Rio de Janeiro passou a contar com duas estações de hidroaviões.

> A primeira, inaugurada em 12 de junho de 1937, pertenceu a Pan American Airways, em terreno cedido pelo governo federal [...] A Pan American e a Panair do Brasil utilizavam instalações particulares, usando uma ala do hangar ligada ao flutuante por uma passarela, autorizada em caráter precário, mas construída como se fosse permanente. A segunda estação de hidros, a oficial, foi construída pelo governo brasileiro [...] (Barbosa, 1985, p. 55).

7 O prédio em que funcionou a Panair do Brasil abrigou o Terceiro Comando Aéreo Regional (III COMAR). Atualmente, pertence ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

Ao centro, a Estação de Hidroaviões. À direita, a Estação da Panair do Brasil. À esquerda, parte do Pavilhão de Caça e Pesca e do Pavilhão de Estatística. Fonte: INCAER

A Estação de Passageiros de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont foi inaugurada em 1º de novembro de 1938, conforme consta em matéria divulgada na maioria dos periódicos da época, embora também se encontre registro da inauguração em outubro de 1938. O fato é que "mediante a grandiosidade e riqueza da conjuntura em que o prédio foi construído", a questão da data é relegada ao segundo plano, até mesmo pela proximidade entre elas, ficando assim o registro da representatividade da Estação para a cidade do Rio de Janeiro (Pereira, 2016, p. 78).

A cerimônia de inauguração contou com a presença do Presidente Getúlio Vargas, que descerrou a fita da porta principal do edifício e percorreu todas as suas instalações. Ao final da cerimônia, o Presidente fez o discurso de encerramento, enaltecendo o padrão de beleza e de perfeição do edifício.

Getúlio Vargas em ato de inauguração da Estação de Hidroaviões. Fonte: INCAER

Cerimônia de inauguração da Estação.
Fonte: INCAER

A Estação de Hidroaviões foi projetada com arte e proficiência técnica, seguindo a linguagem do movimento moderno, que em consonância com os princípios de funcionalidade espacial e construtiva, apresenta a estrutura livre de concreto armado, pilotis, grandes marquises em balanço e fachadas de vidro, proporcionando "total visibilidade dos hidroaviões quando estivessem estacionados no ancoradouro", conforme exigência do próprio DAC (Ackel, 2007, p. 196).

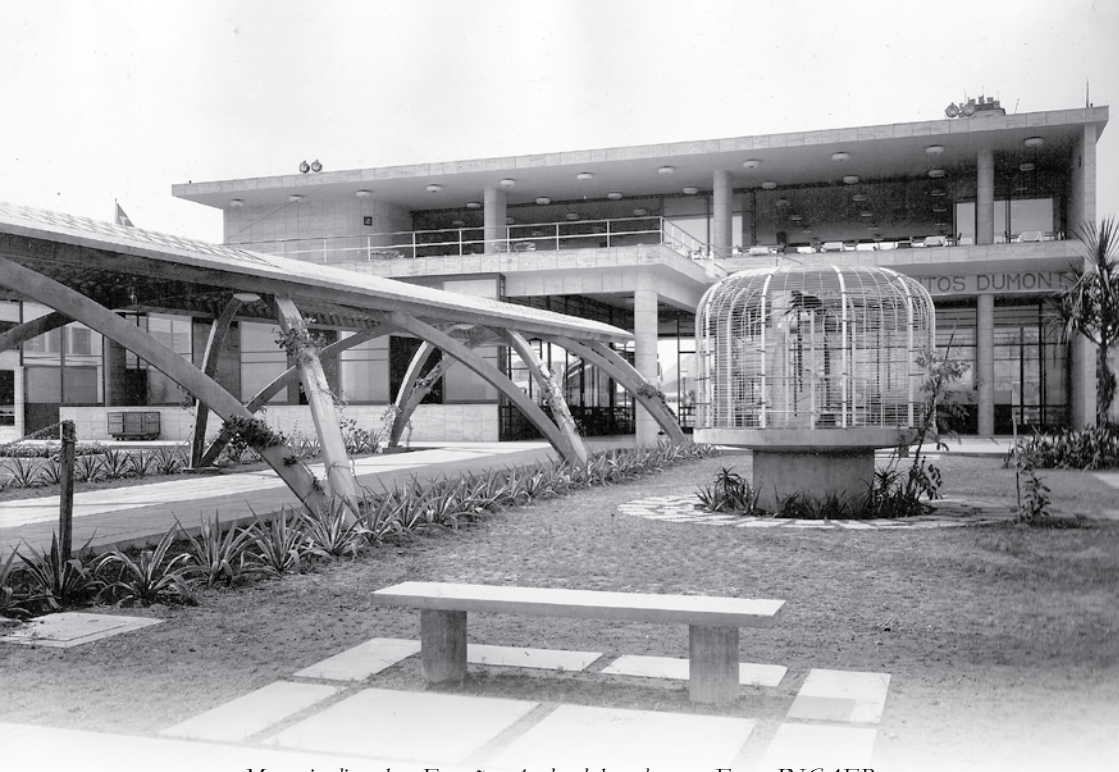
O edifício, projetado em dois andares, tem as paredes externas e internas revestidas de mármore travertino romano. Nele, foram contempladas todas as características de um terminal de transporte aéreo, possuindo, no primeiro pavimento, o *hall* de passageiros e de despacho, companhias, polícia, alfândega, saúde, dependência para pilotos, etc.

Os pavimentos são conectados internamente por uma escada helicoidal. No segundo andar, há um salão para restaurante e bar, que circunda o vasado do *hall* e se abre para um terraço descoberto, possibilitando ampla vista para a Baía de Guanabara. Uma escada no terraço, em formato caracol, leva até o jardim, onde uma marquise, conduz os passageiros, abrigados, até o ancoradouro para o embarque nos hidroaviões" (Ackel, 2007, p. 196).

O mobiliário de sucupira "decapé", forrado de couro amarelo gerimun, a angulosa cor dos destaques e contrastes verticais da aviação, arranja com estimulante bom gosto o interior da estação. Na larga parede do fundo avulta o mapa do Brasil, marcado nos sulcos dos grandes rios e no contorno litorâneo. Uma discreta preocupação de formas e soluções novas, dentro do ambiente moderno dos transportes aéreos, aparece no tratamento cuidadoso dos menores detalhes, desde o feitio esquemático dos bancos do jardim até os globos das lâmpadas da iluminação (Aeroporto Santos Dumont, 1996, p. 59).

Bar e restaurante situados no segundo pavimento. Fonte: INCAER

Detalhe do mobiliário, também projetado por Attílio, e do mapa do Brasil ao fundo. Fonte: INCAER



Marquise ligando a Estação até o local de embarque. Fonte: INCAER

A Estação foi emoldurada por um jardim tropical, de "fina expressão brasileira", reunindo a flora característica do Nordeste e da Região Amazônica.

> Palmeiras, árvores típicas do Brasil, áleas ajardinadas, tufos de vegetação e de flores, pérgolas, laje circunscrita na grama, um relógio de sol e uma gaiola de araras de coloridos berrantes, compõem o cenário centralizado pelo edifício, que abre, ao fundo, em terraços amplos, para as irradiantes perspectivas da Baía de Guanabara (Revista Santos Dumont, 1996, p. 58).

Fachada frontal da Estação e o paisagismo no entorno. Fonte: INCAER

O jardim da Estação revela o interesse de Attílio pelo paisagismo. O arquiteto "valorizava muito a função dos parques e jardins em uma cidade" (Ackel, 2007, p. 142). Após o projeto no entorno da Estação, tornou-se referência da arquitetura paisagística e foi contratado para realizar o paisagismo das residências da alta sociedade carioca e paulista.

Fez o paisagismo da residência da família Matarazzo, em São Paulo, e da residência de Roberto Marinho, no Cosme Velho, Rio de Janeiro (Diniz, 2015, p. 333). Juntamente com Roberto Burle Marx, foi responsável "direta e indiretamente, pelas modificações da fisionomia da cidade do Rio de Janeiro" (Almanack Correio da Manhã, 1952, p. 106).

Enfim, em novembro de 1938, a Estação foi aberta ao tráfego perfeitamente aparelhada para os serviços.

Funcionários uniformizados no Setor de Informações e Entrada de Correspondências. Fonte: INCAER

Guichê das companhias aéreas. Fonte: INCAER

Hall de passageiros da Estação de Hidroaviões. Fonte: INCAER

Embora todo o esforço empreendido pelo governo, a Estação só funcionou por quatro anos, sendo desativada em 1942. "Não previram as autoridades aeronáuticas que o uso do hidroavião estava próximo dos seus dias finais, embora num país com um litoral da extensão do nosso" (Barbosa, 1985, p. 53). Logo, os hidroaviões tornaram-se obsoletos e foram substituídos por aeronaves maiores, dotadas de rodas.

Faz-se necessário ressaltar que, paralelamente à obra da Estação de Hidroaviões, prosseguiam as obras para a construção da Estação Central de Passageiros do Aeroporto Santos-Dumont. O concurso, realizado para a escolha do anteprojeto, foi julgado em julho de 1937. O primeiro lugar foi conquistado pelos arquitetos Marcelo e Milton Roberto, conhecidos como os irmãos Roberto. A equipe do escritório do Arquiteto Attílio também apresentou um anteprojeto, que foi classificado em segundo lugar. (Pereira, 1993, p. 45).

Apesar de ter funcionado por tão pouco tempo, o tráfego aéreo na Estação de Hidroaviões foi intenso. Alguns eventos chamaram a atenção da imprensa da época, que registrou a movimentação dos aviões que cruzavam o espaço aéreo, em todas as direções, alçando voo e aterrissando na Estação.

Em 1939, por exemplo, o *Jornal do Brasil* registrou a chegada da Missão Militar Americana a bordo do avião *Douglas*, da Panair. Os militares foram recebidos pelo Exército Brasileiro que os convidaram para um almoço no restaurante da Estação (Jornal do Brasil, 01 jun. 1939).

No ano de 1942, o jornal *A manhã* publicou sobre a Conferência dos Chanceleres, que ocorreu no Palácio Tiradentes, no Rio de Janeiro, e envolveu todas as delegações americanas. Nesse dia, "a Estação de Hidroaviões, desde cedo, achava-se literalmente cheia de autoridades civis e militares, embaixadores, cônsules" (A manhã, 14 jan. 1942). Também em 1942, a bordo do avião *Condor,* a Missão Militar Uruguaia foi recebida, na Estação, por grande número de oficiais e por altas autoridades representantes do Presidente da República (A manhã, 04 nov. 1942).

Aeronave da empresa Condor, na Ponta do Calabouço. Ao fundo, vê-se a Ilha Fiscal.
Fonte: INCAER

No ano seguinte do encerramento das atividades, a Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont, considerada um dos primeiros edifícios públicos a utilizar o estilo arquitetônico do movimento moderno, foi destaque da exposição *Brazil Builds*, organizada pelo Museu de Arte Moderna de Nova Iorque (MoMA).

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*, que também recebeu a designação de Escola Carioca (Carvalho, 2005, p. 09).

Como parte da exposição, foi lançado o livro *Brazil Builds*, de autoria de Philip Goodwin, cuja imagem de capa foi a escada externa em caracol da Estação de Hidroaviões. O autor teceu elogios aos mais importantes projetos modernistas brasileiros e seus arquitetos, mencionando os nomes de Lúcio Costa, Oscar Niemeyer, Marcelo e Milton Roberto.

Mas, de fato, o nome de maior destaque no livro foi do arquiteto e urbanista Attílio Corrêa Lima, que teve quatro páginas e várias fotografias, inclusive na capa, dedicadas à obra da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont do Rio de Janeiro (Ackel, 2007, p. 195).

Ainda no ano de 1943, o nome de Attílio ganharia novamente destaque, mas, dessa vez, nas manchetes dos jornais que lamentavam a morte do arquiteto, vítima de acidente aéreo com o avião da VASP, "Cidade de São Paulo", que fazia a rota São Paulo - Rio de Janeiro.

A aeronave, ao aproximar-se do Aeroporto Santos-Dumont, viu-se envolvida por densa cerração, colidindo uma das asas no edifício da Escola Naval e caindo, em seguida, no mar (Gazeta de Notícias, 28 ago. 1943).

Uma coincidência infeliz, a aeronave acidentada, *Junker* PP-SPD "Cidade de São Paulo", foi a mesma que inaugurou, em 1936, a pista do Aeroporto Santos-Dumont.

No dia 27 de agosto de 1949 foi inaugurado nos jardins do Aeroporto Santos-Dumont, em frente à Estação de Hidroaviões, um busto destinado a perpetuar a memória de Attílio Corrêa Lima. O mo-

Capa da revista Brazil Builds.
Fonte: https://www.moma.org/documents/moma_catalogue_2304_300061982.pdf

numento foi feito pelo escultor José Octávio Corrêa Lima, pai de Attílio (A noite, 27 ago. 1949). Hoje, embora não haja mais o jardim, o busto continua em frente à Estação.

Attílio Corrêa de Lima, mestre da nova arquitetura.
Fonte: INCAER

Novos usos para a Estação de Hidroaviões

A Estação de Hidroaviões, que esteve em operação de 1938 a 1942, encerrou as atividades de tráfego aéreo "quando dali decolou o último hidroavião da *Condor*, o Caiçaras, com destino à Bahia" (Barbosa, 1985, p. 57). No entanto, a Estação continuou em uso, não com a atividade fim, mas, ainda assim, dando apoio à aviação comercial.

Passou a receber os passageiros que "chegavam em lanchas e seguiam para as novas instalações do Aeroporto Santos-Dumont, de onde partiam os voos internacionais e nacionais" (Pereira, 2016, p. 80), tendo em vista que as obras da Estação Central de Passageiros caminhava com certo atraso, devido ao contexto da Segunda Guerra Mundial e da criação do Ministério da Aeronáutica, que incorporou o DAC e redefiniu suas atribuições, passando a ser designado de Departamento de Aviação Civil (Aeroporto Santos-Dumont, 1996, p. 71).

> De forma gradual, o edifício arquitetado por Attílio Corrêa Lima encerrou as suas atividades. O prédio da Estação ficou sem utilidade e, para atender algumas necessidades do Aeroporto, foi sendo paulatinamente descaracterizado, além de sofrer com a ação das intempéries e com a falta de conservação (Pereira, 2016, p. 80).

Desde então, a Estação de Hidroaviões, que se encontrava sem utilização, passou a ser cogitada tanto pelo Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), como pelo Clube de Aeronáutica.

O Clube de Aeronáutica foi inaugurado em 1946 e teve sua primeira sede nas instalações do antigo Pavilhão de Caça e Pesca, edifício situado ao lado da Estação de Hidroaviões (Revista Aeronáutica, 1996, p. 7). Com o crescimento das atividades sociais, o Clube registrou em Ata, da reunião de 17 de março de 1955, o interesse de ocupar, a título precário, as instalações da antiga Estação de Hidroaviões, há muito sem utilização e se deteriorando por falta de manutenção (Clube da Aeronáutica, 1955).

Já o IAB, que não possuía sede, resolveu pleitear a Estação de Hidroaviões. Para tanto, em 1956, fundamentou o pedido para as autoridades competentes, salientando a importância arquitetônica do edifício, que representa um marco do movimento moderno da arquitetura brasileira e desde algum tempo estava completamente abandonado (IPHAN, s/a).

Como se observa, nas duas solicitações há menção do abandono do prédio. Tal situação fez com que a Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN)[8] se pronunciasse sobre a conveniência do IAB ocupar a Estação, "pois ninguém poderá estar mais compenetrado que os dirigentes do aludido órgão de classe do dever de velar pela conservação daquele monumento da arquitetura brasileira" (IPHAN, s/a).

No entanto, naquela ocasião o edifício já estava sendo utilizado pelo Clube de Aeronáutica, que começou a promover eventos de artes, tardes dançantes e almoços. Assim, o salão principal, que outrora abrigava o *hall* de passageiros e todo o aparato necessário ao tráfego aéreo, passou a ser conhecido como "salão de mármore" (Revista Aeronáutica, 1996, p. 9).

8 Primeiramente Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN). Posteriormente, Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (DPHAN). Atualmente, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Zelando pelo patrimônio histórico e artístico nacional: o tombamento da Estação de Hidroaviões.

A evolução urbana só se pode aferir pelo respeito razoável daquilo que ficou para trás. A cidade deve ser um livro aberto onde se possa ler claramente a sua história e os seus costumes.

(Attílio Corrêa Lima. In: Correio da manhã, 01 fev 1941)

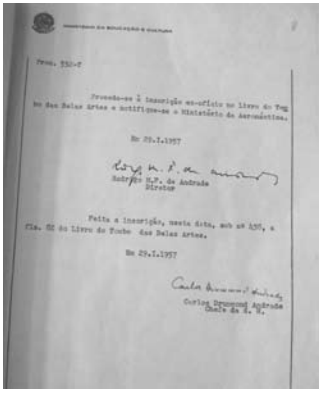
Attílio Corrêa Lima, além das atividades da arquitetura e urbanismo, atuou, ainda, como consultor do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SPHAN (Diniz, 2015, p. 333). Em 1941, quando presidiu a "Seção de História e Divulgação", no Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo, dissertou sobre soluções conciliatórias entre o plano de urbanização das cidades e a preservação dos monumentos históricos tombados.

Attílio, não só como representante do SPHAN, mas, sobretudo, como urbanista consciente da carga histórica que toda cidade possui, condenou a destruição sistêmica das coisas do passado como condição precípua do progresso (Correio da Manhã, 1º fev. 1941).

Compartilhando desse mesmo ideal, na década de 1950, o Arquiteto Lúcio Costa, preocupado com o novo uso dado a Estação de Hidroaviões e com a construção do Elevado da Perimetral, fez a proposta de proteção do edifício, por se tratar de um dos marcos fundamentais da arquitetura brasileira moderna e, dessa forma, protegê-lo de qualquer descaracterização (Nascimento, 2015).

No dia 29 de janeiro de 1957, a proposta foi aceita e a Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont foi inscrita no Livro de Tombo das Belas Artes, nº 438, folha 82, sob a assinatura de Carlos Drumond de Andrade, então Chefe da Seção de História do DPHAN (IPHAN, s/a).

Canteiro de obras, em frente à Estação de Hidroaviões, para a construção do Elevado da Perimetral. Fonte: INCAER



Proceda-se à inscrição ex-ofício no Livro do Tombo das Belas Artes e notifique-se o Ministério da Aeronáutica.

Rio 29.1.1957

Rodrigo M.F. de Andrade
Diretor

Feita a inscrição, nesta data, sob nº 438, a fls. 82 do Livro do Tombo das Belas Artes.

Rio 29.1.1957

Carlos Drummond Andrade
Chefe da S. H.

Documento informando sobre o tombamento da Estação de Hidroaviões. Fonte: IPHAN

O processo acerca do tombamento do prédio da Estação suscitou um debate acalorado entre o Ministério da Aeronáutica e o DPHAN. Pela ausência de um corpo técnico para orientar e pelo desconhecimento sobre o uso de um bem tombado, fizeram com que o referido Ministério questionasse o ato de tombamento.

Havia dúvidas se a Estação ainda era considerada um monumento, devido ao fato das obras para a construção do Elevado da Perimetral ter comprometido a integridade do jardim e ter obstruído por completo a perspectiva do edifício, com a eliminação do seu campo de vista. Outra dúvida envolvia o Clube de Aeronáutica, que ocupava as instalações do prédio e temia pelo comprometimento das suas atividades sociais.

Diante dos questionamentos, o Conselho Consultivo do DPHAN esclareceu que, embora as obras do Elevado da Perimetral tenham causado a desfiguração do jardim e comprometido a noção de conjunto do prédio, isso não o desclassificava do rol do patrimônio nacional e, tampouco, diminuía o valor artístico intrínseco do edifício.

> Cuja preservação será, por certo, motivo de orgulho das gerações futuras, pelo seu excepcional significado na eclosão de um movimento de expressão internacional, como foi o da arquitetura contemporânea no Brasil, não igualado em latitude, por nenhum outro da nossa história artística (IPHAN, s/a).

Vista lateral da Estação de Hidroaviões. Ao fundo, vê-se o Elevado da Perimetral. Fonte: INCAER

Com relação às preocupações que envolviam a sede do Clube de Aeronáutica, o Conselho concluiu que, sem embargo desse tombamento, o Clube podia continuar utilizando o imóvel para os fins sociais.

> [...] devendo tão somente manter contato com esta repartição para efeito do planejamento e execução das obras de adaptação consideradas necessárias. O edifício pode servir a novos objetivos, desde que sem prejuízo dos traços originais que o caracteriza como monumento artístico nacional. É mesmo interessante e conveniente que a edificação não permaneça abandonada, o que importaria na sua gradativa destruição (IPHAN, s/a).

Diante dos esclarecimentos, e reconhecida a importância da preservação do patrimônio nacional, o Ministério da Aeronáutica, desde então, tem zelado pela conservação do prédio. Na década de 1960, por exemplo, realizou obras para impermeabilização da laje do prédio, a fim de evitar os efeitos resultantes da infiltração e consequente destruição do revestimento de mármore do piso e ferragens das janelas do andar térreo.

Quando da construção da nova sede do Clube de Aeronáutica, em terreno contíguo ao da Estação, nas instalações do que restou do Pavilhão de Caça e Pesca, que foi parcialmente destruído em decorrência das obras da perimetral, buscou-se as orientações do DPHAN, que definiu, conforme legislação então vigente, um afastamento mínimo de trinta metros do edifício tombado (IPHAN, s/a).

É preciso observar que a preservação está para além do prédio da Estação, ela envolve também as imediações do bem tombado, pois deve ser considerada a noção de conjunto, para que, assim, o monumento fique dentro de uma ambientação harmônica e adequada.

Na década de 1980, quase meio século da construção da Estação de Hidroaviões, o prédio, que já estava consolidado como patrimônio nacional, tornava-se sede do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER). Por meio do Oficio nº 110/SRP3/2098, o Ministério da Aeronáutica informou ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) que, a partir de 17 de março de 1987, o edifício estava sob nova tutela.

Fachada da Estação de Hidroaviões. Atualmente, sede do INCAER. Fonte: INCAER

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica

O INCAER, criado por meio do Decreto nº 92.858, de 27 de junho de 1986, tem como missão "pesquisar, desenvolver, divulgar e preservar a memória e a cultura aeronáutica brasileira". O Ten Brig Deoclécio Lima de Siqueira, em discurso, na sessão solene de inauguração, lembrou que a Estação de Hidroaviões, após findada suas atividades, fora cobiçada por várias organizações, mas "quis o destino que não se afastasse de suas origens" (INCAER, 1986).

Sessão solene de inauguração do INCAER. Fonte: INCAER

Sendo assim, a sede do Instituto, estabelecida num lugar de memória, que deve ser preservado, não só pelo fato de ser um dos mais importantes exemplares da arquitetura moderna, mas, sobretudo, por integrar o acervo da história e da arte do país, reveste a Estação de Hidroaviões de uma dupla proteção, isto é, tanto pela competência do IPHAN como pela competência, inerente, do próprio INCAER.

É consenso que o trabalho de preservação esbarra no crescimento inevitável das cidades, na falta de apoio oficial e, principalmente, na falta de consciência comunitária acerca do valor histórico do patrimônio. Essa é uma luta constante empreendida pelas instituições responsáveis em preservar a cultura do nosso país.

Essa batalha também é travada diariamente pelo INCAER que busca atingir os objetivos previstos na DCA 14-11 "Política Cultural do Comando da Aeronáutica", que são: gerir o patrimônio histórico e cultural do Comando da Aeronáutica, assegurando aos nossos integrantes e aos demais cidadãos o direito constitucional à cultura; divulgar o Comando da Aeronáutica para o público interno e externo, através do seu patrimônio histórico e cultural, seja de natureza material ou imaterial; desenvolver a Cultura no âmbito do COMAER, enfatizando seus valores, crenças e tradições; e adequar e integrar a atividade de Cultura ao preparo e emprego da Força Aérea Brasileira.

Nesse sentido, para melhor gerir o patrimônio histórico e cultural do Comando da Aeronáutica, criou-se, por meio da Portaria nº 119/GC3, de 26 de fevereiro de 2010, o Sistema de Patrimônio Histórico e Cultural do Comando da Aeronáutica (SISCULT), do qual o INCAER é o órgão central. O SISCULT conta com um corpo técnico especializado de museólogos, historiadores, músicos, desenhistas e profissionais de tecnologia da informação.

Hoje, o Instituto é responsável por salvaguardar o Patrimônio Material e Imaterial da FAB, por meio da Heráldica, Museologia, Documentação Histórica, Literatura, Música, Arquitetura, Produções Artísticas, Tombamento e Custódia[9], Crenças e Tradições. Com o objetivo de padronizar as referidas atividades, estão disponíveis ao público interno e às entidades interessadas quinze legislações que orientam no trato dos bens culturais.

A decisão de, neste local, institucionalizar o SISCULT, atestou a assertiva "da coisa certa no lugar certo". Os resultados comprovam a ideia concebida. Conforme ressalta o Subdiretor de Cultura Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer:

> Aqui, aspiramos e expiramos cultura, por meio de uma gama de empreendimentos substantivos. Elaboramos e coordenamos o Projeto "70 anos da Força Aérea Brasileira e 80 anos do Correio Aéreo Nacional"; realizamos o I Encontro de Regentes de Bandas...

9 Conceito usado no âmbito da FAB para designar a proteção do bem cultural material.

> ...de Música do Comando da Aeronáutica; o II Encontro de Arquivos Militares; o III Encontro de Bibliotecas Militares; o V Encontro de Museus de Cultura Militar; e o I Encontro de Historiadores do Comando da Aeronáutica (MB Scheer, 2018).

Faz-se necessário ressaltar que cabe ao INCAER, na área de Museologia, coordenar as devidas ações sobre os trinta e três bens tombados e dezoito custodiados, até o momento, assim como inventariar e cadastrar os bens culturais imateriais; analisar e emitir pareceres técnicos referentes ao patrimônio cultural.

> Já analisamos e emitimos pareceres técnicos em duzentos e cinquenta e dois símbolos heráldicos (emblemas, estandartes, distintivos de cursos, distintivos de condição especial e símbolos comemorativos); inventariamos e cadastramos vinte e três bens culturais imateriais; inserimos no Livro de Tradições da FAB, sessenta e um bens culturais que remetem à nossa memória e tradições; e criamos e regularizamos treze espaços culturais no COMAER (MB Scheer, 2018).

Além disso, a fim de enriquecer e divulgar a atividade de Heráldica da FAB, os profissionais museólogos ministraram palestra nos III e IV Congressos Internacionais de Heráldica Militar, em Lisboa, Portugal.

No que se refere à atividade de História, o INCAER já realizou noventa e oito pesquisas históricas[10], inclusive para revistas de grande circulação e para roteiro de filme.

> Elaboramos e divulgamos cinquenta e cinco obras literárias denominadas "Opúsculos", também abrangendo assuntos ligados à cultura aeronáutica e à participação da FAB na vida do país; elaboramos e divulgamos trinta e nove obras gravadas sobre personalidades e fatos marcantes da nossa história no denominado "Projeto Memória"; pesquisamos, coordenamos as pesquisas e elaboramos seis volumes da rica obra intitulada "História Geral da Aeronáutica Brasileira", abrangendo, até então, dos primórdios da aviação até o ano de 1966, estando em desenvolvimento o volume sete, que abrangerá o período de 1967 até 1984 (MB Scheer, 2018).

Na atividade de Música, os músicos do Instituto são responsáveis por planejar e coordenar a aquisição de instrumentos musicais, nos mercados interno e externo, bem como receber e distribuir os instrumentos para todas as Bandas do Comando da Aeronáutica e, ainda, participar de banca encaminhadora para ingresso

10 Para mais informações ver site da instituição <http://www2.fab.mil.br/incaer/>

do profissional músico na FAB e seleção para o oficialato. Sobre isso, o Maj Brig Scheer destaca que:

> Aprovamos e padronizamos a execução de quarenta e cinco hinos e canções; assessoramos os órgãos de pessoal e de ensino na composição e indicação de bancas examinadoras para os concursos de ingresso de músicos, bem como na distribuição de vagas e suas movimentações entre as organizações (MB Scheer, 2018).

Com o intuito de orientar, preservar e divulgar o patrimônio cultural da FAB, o INCAER, com o apoio do SISCULT, já visitou duzentos e quarenta e seis organizações militares para prover o devido assessoramento técnico nos assuntos inerentes às atividades do Sistema. Ministrou cinquenta e oito palestras e participou de cinquenta e quatro congressos, simpósios e seminários.

> Além disso, recebemos organizações de países interessados em conhecer o SISCULT (Estados Unidos e Angola) e realizamos visitas de intercâmbio aos Estados Unidos, à Portugal, à Espanha, à Colômbia e ao Chile, para aprendermos e melhorarmos a condução do nosso Sistema (MB Scheer, 2018).

Desde a criação, o Instituto realiza, mensalmente, palestras denominadas "Encontro no INCAER" sobre temas relacionados ao país, à cultura aeronáutica e à Força Aérea Brasileira. Até o momento, foram realizadas duzentas e sessenta palestras.

O Instituto mantém uma biblioteca em suas instalações, contendo em torno de dez mil volumes sobre temas aeronáuticos, disponíveis ao público.

Com o propósito de otimizar a gestão do SISCULT, está sendo desenvolvido um aplicativo informatizado (e-SISCULT), que irá proporcionar o real conhecimento dos bens culturais e facilitar as ações inerentes a todas as atividades do Sistema, com ênfase no inventário e no controle de tudo relacionado à cultura no âmbito da FAB.

Recentemente, o INCAER comemorou trinta e dois anos de existência e, também, trinta e dois anos de ocupação da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont, que, desde então, assumiu a responsabilidade de preservar e divulgar a história da aeronáutica brasileira, que se confunde com a própria história da Estação de Hidroaviões.

Enfim, levando-se em consideração que os lugares são revestidos de memórias, impulsionados por uma vontade de querer lembrá-las, o presente opúsculo, ao rememorar oitenta anos da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont, procurou enquadrar, a partir do contexto social, político e cultural, a representatividade que o edifício tem para a história da cidade do Rio de Janeiro e, consequentemente, para a história do país.

Referência bibliográfica

ACKEL, Luiz Gonzaga Montans. *Attílio Corrêa Lima: uma trajetória para a modernidade*. Tese de Doutorado em Projeto de Arquitetura, FAAUSP/ Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

AEROPORTO Santos-Dumont 1936-1996. Rio de Janeiro. Brasil. Empresa das Artes (org), São Paulo, 1996.

ASAS, Rio de Janeiro, nº 41, Ano 1933.

BARBOSA, Wilson. *Aeroporto Santos-Dumont*. Um grande portal do Rio. Editora Cátedra, Rio de Janeiro, 1985.

CARVALHO, Claudia S. Rodrigues de. *Preservação da arquitetura moderna*: edifícios de escritórios no Rio de Janeiro construídos entre 1930-1960. Tese de Doutorado em História da Arquitetura e Fundamentos do Urbanismo. FAUUS. Universidade de são Paulo, 2005.

CLUBE de Aeronáutica. Livro de Atas. PDF, Rio de Janeiro, 1955.

DINIZ, Anamaria. *Goiânia de Attílio Corrêa Lima* (1932-1935). Ideal estético e realidade política. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília – UNB. Brasília, 2007.

_____. *O itinerário pioneiro do urbanista Attílio Corrêa Lima*. Brasília, 2015. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília – UNB. Brasília, 2015.

FAY, Claudia Musa. *A cidade do Rio de Janeiro e a construção do Aeroporto Santos-Dumont* (1933-1938). 2017.

HEMEROTECA DIGITAL BRASILEIRA. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 12 jul. 2018.

INCAER. ESTAÇÃO DE HIDROAVIÕES DO AEROPORTO SANTOS-DUMONT. Acervo da Biblioteca Ten Brig Moreira Lima. Rio de Janeiro.

IPHAN. Ministério da Educação e Cultura. Processo nº 552-T-56. Seção de História, s/a.

MAGALHÃES, Aline Montenegro. Ouro Preto entre antigos e modernos. A disputa em torno do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional durante as décadas de 1930 e 1940. *Anais do Museu Histórico Nacional*, v. 33, Rio de Janeiro: 2001.

MOTTA, Marly. *Exposição Internacional do Centenário da Independência do Brasil*. Disponível em: https://cpdoc.fgv.br/. Acesso em: 19 jun. 2018.

NASCIMENTO, Flávia Brito do. Estação de Hidroaviões. In: REZENDE, Maria Beatriz; GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2015.

NORA. Pierre. Entre a Memória e História: A problemática dos lugares. In: *Projeto História*. São Paulo, 1993.

PERALTA, Francisco José. *A arquitetura Art-Decó no Governo Vargas*: a construção de uma identidade nacional. Dissertação de Mestrado em Fundamentos da Educação. Universidade Estadual de Maringá. Maringá, 2005.

PEREIRA, Claudio Calovi. Os *irmãos Roberto e a arquitetura moderna no Rio de Janeiro* (1936-1954). Dissertação (Mestrado em Arquitetura), Faculdade de Arquitetura/ Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, 1993.

PEREIRA, Elaine Gonçalves da Costa Pereira. A Estação de Hidroaviões. As raízes do INCAER. In: *INCAER 30 anos depois*. A história contada pelos seus protagonistas. INCAER, 2016.

REVISTA do serviço público, v. 1. *A aeronáutica civil no Brasil*. Seus primórdios, desenvolvimento e estado atual. Fev/Mar de 1939.

REVISTA Aeronáutica, Rio de Janeiro, nº 2011 jul/ago, 1996.

RIBEIRO, Luciano R. Melo. *Traçando os caminhos dos céus*. O Departamento de Aviação Civil (DAC), 1931-2001. Action Editora, Rio de Janeiro, 2002.

SANTOS, Maria da Graça. Arquitetura Moderna Brasileira, dos pioneiros a Brasília (1925-1960). In: *Da Vinci*. Curitiba, v. 3 , n. 1, p.37-56, 2006.

VERÍSSIMO, Francisco S.; BITTAR, William S. M. A evolução urbana da cidade de São Sebastião. In: *Anais do Museu Histórico Nacional*, v. 35, Rio de Janeiro, 2003.

WANDERLEY, Andrea C. T. *O Palácio Monroe*. Disponível em: <http://brasilianafotografica.bn.br/?p=6248>. Acesso em: 19 jun. 2018.

Entrevista

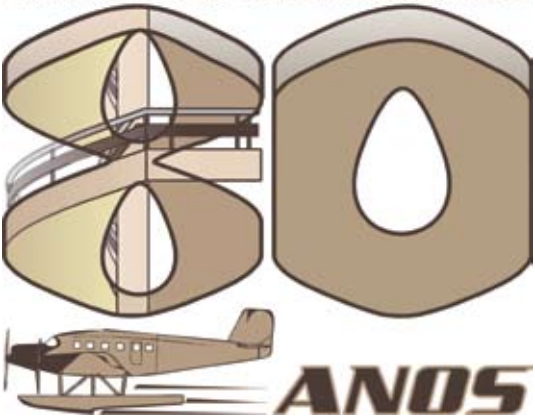
Maj Brig Ar R/1 José Roberto Scheer, INCAER, Rio de Janeiro, 26 de julho de 2018.

A 1º Ten QOCon Tec (HIS) Bruna Melo dos Santos pertence ao efetivo deste Instituto e integra a equipe do SISCULT.

AEROPORTO SANTOS-DUMONT

ESTAÇÃO DE HIDROS

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica



Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica

INCAER - Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica
Conectando o passado, o presente e o futuro da cultura aeronáutica
www.incaer.aer.mil.br