

ESTAÇÃO DE HIDROAVIÕES DO AEROPORTO SANTOS DUMONT: um centro de memória para o Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER)

ESTAÇÃO DE HIDROAVIÕES OF SANTOS DUMONT AIRPORT: a memory center to the Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER)

*Michelle Nunes Basile Papakyriakou
Escola Suíço-Brasileira do Rio de Janeiro*

Resumo:

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. O governo realizou um concurso para a escolha do projeto arquitetônico do edifício que foi construído nesse sítio; o escolhido foi o do Arquiteto Attilio 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:

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. 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 at the same time enables function for the society.

Keywords: Seaplanes. Modern Architecture. INCAER. Memory Center.

1 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 Instituto é ser um tem como objetivo 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).

Nessa perspectiva, a antiga Estação de Hidroaviões Santos Dumont é considerada “ele mesmo um difusor, gerando o uso”, segundo Nora (1993), de categorias de “lugares da memória” e essa foi um dos motivos que levaram a Força Aérea Brasileira (FAB) escolher

esse local para a implantação do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), agregando ao propósito pelo qual foi criada de ser uma instituição dedicada à preservação da memória da aviação civil e militar.

Por considerar esse espaço relevante a divulgação deveria ser mais ampla, pois constituem – edifício e acervo – importante patrimônio para a construção da identidade da cidade do Rio de Janeiro, onde 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.

Propomos, dessa forma, 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; bem como, o 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); as mudanças de funções de uso do edifício e a formação 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 alcance uma função de maior, se destacando no ambiente cultural da aviação e da cidade. Dessa forma, ressaltamos, a arquitetura como um dos agentes de ativação das memórias, pois segundo Ruskin que atribuiu à memória uma

destinação e um valor novo 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).

Podemos conceber a edificação Estação de Hidroaviões Santos Dumont como um monumento histórico e expoente da arquitetura moderna brasileira que transmuta memórias, experiências, que 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 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 temporário, ficando três anos na Aeronáutica, pois anteriormente tinha servido como militar temporário na Marinha do Brasil - 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 se interessou em saber das atividades que eu desenvolvia na MB e direcionou-me também para pesquisa sobre a memória institucional do Instituto. Como consequência da realização desse trabalho foi produzido um artigo sobre a “Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont: quando a memória e a história se encontram por meio da iconografia”. Com intuito de investigar e ampliar minhas pesquisas alcei um voo em direção ao mestrado que culminou em um projeto de pesquisa sobre o Centro de Memória do INCAER, pois o intuito era fazer com que ele pudesse ser realçado na área da história da cidade e da memória da aviação de forma que as pessoas possam usufruir desse espaço.

2 METODOLOGIA

Na pesquisa e no estudo realizado sobre o edifício, o Instituto e seu acervo foram baseados nas informações que foram reunidas antes de terminar o meu tempo como militar temporário na Aeronáutica. Portanto, a metodologia foi pautada na pesquisa bibliográfica sobre manuais dos centros de memória e nos teóricos cujos conceitos dessem respaldo para a fundamentação teórica deste trabalho. No campo da 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.

Para o desenvolvimento desse trabalho procuramos adotar o:

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

3 DISCUSSÃO

Para entender a importância histórica da edificação da antiga Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont 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: o desmanche do Morro do Castelo, o aterramento da Ponta do Calabouço, 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 e a Exposição de 1922. O espaço em que a Estação de Hidroaviões foi construído é relevante para o contexto histórico da Cidade, pois envolve a evolução urbana, arquitetônica e político-cultural do Rio de Janeiro, traçando assim um cenário de uma época que envolveu a escolha do sítio para a construção da edificação e seu

funcionamento, o desuso e o seu tombamento, como esse espaço foi reutilizado reforçando a construção da memória local.

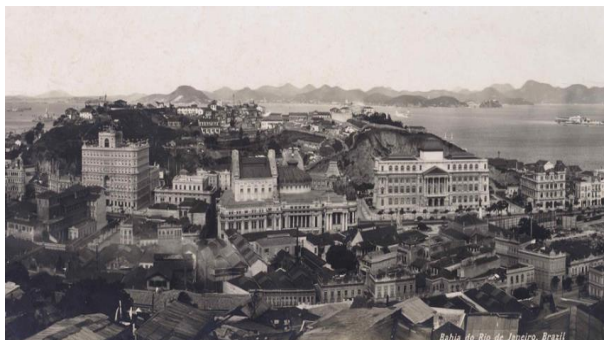
Para embasar a relevância deste sítio fizemos uso de gravuras e fotografias, bem como de outras imagens que retratassem como era o Morro do Castelo e como foi o desmonte ocorrido; essas imagens estão disponíveis de forma digital e abertas ao público pela Biblioteca Nacional através da Brasiliana Fotográfica, 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.

3.1 A história do Sítio onde foi construído a Estação de Hidroaviões

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 história da cidade; outrora era um ponto estratégico na segurança da província.

Com as sucessivas mudanças político-administrativas no Rio de Janeiro ao longo da história, bem como o crescimento da cidade, da especulação imobiliária e da população, era esperado que o Morro do Castelo fosse “perdendo espaço”, visto que os governantes e sanitaristas consideravam o lugar como um foco de doenças e de pobreza extrema encravada bem no meio da cidade modernizada. Como podemos ver na Figura 1, 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.

Figura 1: Morro do Castelo ao fundo a Baía de Guanabara e na frente e direita da foto a Biblioteca Nacional.



Fonte: Brasiliana Fotográfica.

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.

Ressaltando a história desse Sítio e valorizar o papel desempenhado pelo Morro do Castelo, na memória do Rio de Janeiro, como Aleida Assaman (2011, p.143) elucida 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”. Portanto a documentação e a história nos levam ao Morro do Castelo, a memória mostra que o inconsciente coletivo sobre esse espaço ficou no “esquecimento”, por isso se faz necessário a contextualização desse local e um olhar sobre a evolução histórico-urbana do Rio de Janeiro.

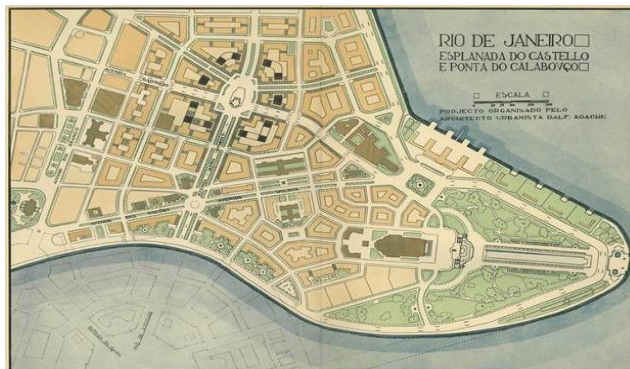
Com o remodelamento do centro do Rio de Janeiro por meio do desmonte do Morro do Castelo e com o aterramento ocorrido na Ponta do Calabouço, a cidade “ganhou” mais espaço e o centro ficou visivelmente mais “livre”, como podemos ver na Figura 2. Na Figura 3 o planejamento urbanístico, previsto pelo Plano 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.

Figura 2: Esplanada do Castello, e Ponta do Calabouço, Holland, S. H.



Fonte: Brasileira fotográfica.

Figura 3: Planejamento do aterramento da Ponta do Calabouço pelo urbanista Alfredo Agache.



Fonte: Plano Agache p.179.

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 4, em uma reportagem da Revista Asas, as intenções do presidente são explicadas.

Figura 4: Reportagem sobre a decisão tomada por Getúlio Vargas sobre o incentivo da aviação no Rio de Janeiro.



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

Para que isso ocorresse Vargas promoveu um concurso para a escolha do projeto da construção da Estação de Hidroaviões, o vencedor do concurso foi o arquiteto e urbanista Atílio Correia Lima¹¹. Nesse projeto ele “aplicou os preceitos da arquitetura moderna aos

¹ 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

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).

Esse tipo de arquitetura marcou o período de 1930 até 1945, onde a arquitetura moderna se destacou no Brasil, tendo no Estado o seu principal cliente e a construção dos edifícios públicos, marcando o principal veículo de difusão dos ideais de modernização. Em 1943, a exposição realizada no Museu de Arte Moderna de Nova York, *Brazil Builds: New and Old 1652-1942*, causou enorme impacto, repercutindo na crítica internacional.

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 passageiros como as cargas. Todo processo de embarque e desembarque era realizado em terminais à beira-mar; 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 projetada por Atílio Correia Lima.

Figura 5: A frente da Estação de hidroaviões Passageiros da Pan American



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

Figura 6: Lateral da Estação de Hidros.



Fonte: Acervo fotográfico INCAER.

3.2. A utilização do edifício Estação de Hidroaviões: uso, tombamento e transformações

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>.

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 à construção do viaduto Elevado da Perimetral que ameaçou seriamente a permanência da edificação da Estação de Hidros.

Devido à 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 tombo 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.

Começa uma batalha sobre o processo de tombamento do 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. 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.

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 em 2 de outubro de 1958, onde o Presidente da República informava 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. Findado esse processo, a edificação passou para a custódia do Clube da Aeronáutica, que ficou de 1946 até 1987. Após esse período é realizado um processo onde a custódia passa a ser do Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – INCAER, no dia 17 de março de 1987.

3.3 Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – INCAER

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).

A criação do INCAER foi através do Decreto nº 92.858 de 27 de julho de 1986 cujo enfoque é voltado à aviação como um todo, e não apenas à Força Aérea Brasileira, mas também aos segmentos comercial e esportivo, com intuito de ser um local para preservar e desenvolver as atividades referentes à memória e à cultura da Aeronáutica Brasileira.

3.3.1 Biblioteca do INCAER e seu acervo

No período de criação do INCAER surge a ideia do “Clube do Livro”, 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 Jackubowsky. Em 31 de julho de 2014, esse setor recebeu o nome de “Biblioteca Tenente-Brigadeiro Moreira Lima” uma homenagem ao segundo diretor do INCAER.

3.4 Proposta de um Centro de Memória do INCAER

O intuito de propor de um Centro de Memória do INCAER está relacionado com os acervos tanto arquitetônico quanto bibliográfico, arquivístico e museológico, de forma que possa 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, a evolução da organização e a sua trajetória retratando o que ela representa hoje. Para isso é necessário organizar e disponibilizar os documentos de forma que possa ser fomentada a memória institucional, apoiar processos futuros e contribuir para atividades atuais; paralelo a isso é importante à recuperação e a disseminação dessas informações, de maneira que possam ser resgatadas e possam servir para a reconstrução e apropriação do processo de construção da identidade da Aeronáutica.

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. O estabelecimento de um Centro de Memória do INCAER 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, além de poder desenvolver atividades culturais e educativas, promover exposições, 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.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O intuito deste trabalho é 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, como o seu aterramento que foi uma forma também de fazer cair no esquecimento a Ponta do Calabouço, local onde os negros escravos eram castigados. A história 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 e a representatividade dessa edificação na história e memória local e nacional no período a cidade do Rio de Janeiro era a capital do Brasil.

Na pesquisa podemos observar que na década de 30 foi criado 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. E nesse cenário político da era getulista a criação do IPHAN foi vital para o edifício da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont, foi esse órgão que promoveu o tombamento e resguardando o edifício evitando que fosse demolido por causa da construção da avenida Perimetral que não existe mais, foi demolida em 2014.

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 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.

Foi um desafio gratificante desenvolver 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 estudar um edifício histórico com um olhar da arquitetura moderna foi desafiador. Contar com o conhecimento e expertise de uma arquiteta que tem como um de seus objetos de estudo a arquitetura moderna, aqui especificamente, a Estação de Hidroaviões foi fundamental para ajudar a trilhar o caminho do qual eu tinha uma perspectiva restrita, pois, sendo eu bibliotecária, a visão sobre uma edificação para o acervo era muito distinta da minha, a orientadora Claudia Carvalho me conduziu 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: <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 (online), vol. 1, número 2, jul./dez., 2002. Disponível em: <http://www.feth.ggf.br/origem%20do%20rio%20de%20janeiro.htm>. Acesso em: 11 jul. 2019

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

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

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.

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.

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.

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.

KOSSOY, Boris. Fotografia e história. 5.ed. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2014.

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

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

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

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.

REVISTA ASAS. Rio de Janeiro, n. 35, 1 jun. 1933.

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