

## MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

### **O Aeroclube do Brasil e o Museu Aeroespacial: vestígios de uma memória quase esquecida na história da aviação brasileira**

REJANE DE SOUZA FONTES\*  
CLAUDIA MUSA FAY\*\*

No início do século XX, o Rio de Janeiro vivia um intenso processo de modernização arquitetônica e cultural, com a reestruturação do espaço urbano e a inauguração de ambientes dedicados à cultura, como o Teatro Municipal do Rio de Janeiro, inaugurado em 1909 e a Cinelândia, em 1911, assim chamada devido à quantidade de cinemas estabelecidos no local. Uma nova avenida ladeada por edifícios em estilo *belle époque* parisiense foi aberta no centro da cidade, batizada de Avenida Central que, logo em seguida, passou a se chamar Avenida Rio Branco. Em 1912, foi inaugurado o Caminho Aéreo do Pão de Açúcar, com o primeiro teleférico do Brasil e o terceiro do mundo.

Contudo, a remodelagem do espaço urbano do Rio, empreendida pelo prefeito Francisco Pereira Passos (1902-1906), agravou uma situação que já era crônica na cidade: a questão da habitação popular. Com a valorização do espaço público e a implantação de uma política higienista, a população, que se concentrava no centro da cidade em condições precárias de higiene, foi removida, com a demolição de suas habitações, para os subúrbios ou se alojaram nas encostas dos morros próximos ao centro, inaugurando o processo de favelização da cidade. Destaca-se que epidemias de doenças como a febre amarela assolavam os cortiços e o saneamento básico era precário, provocando a morte de vários imigrantes como consequência da precariedade dos serviços públicos e das péssimas condições de saúde e moradia.

A época histórica era marcada pela transição entre o Império e a República, da qual o Rio de Janeiro era a capital federal e cujas transformações ganhavam maior visibilidade.

Foi neste contexto que marca os primeiros anos dos noventa, caracterizado por um ambiente de efervescência política, econômica e cultural que o movimento para a instalação de

---

\* PUCRS/ANAC, Doutora em Educação (UERJ), Pós-doutoranda do Programa de Pós-Graduação em História da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul – PUCRS e Pedagoga Especialista em Regulação de Aviação Civil da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. E-mail: rejane.fontes@anac.gov.br

\*\* PUCRS, Professora Doutora do Programa de Pós-graduação em História e da Faculdade de Ciências Aeronáuticas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul – PUCRS. E-mail: cmusafay@pucrs.br

# MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

um aeroclube na cidade do Rio de Janeiro ganhou força entre políticos, empresários, militares e importantes personalidades civis da época.



Figura 1: Reportagem publicada no jornal *A Noite* do Rio de Janeiro sobre a ideia de destinação prática do aeródromo para a escola de aviação

Fonte: Jornal *A Noite* 19/08/1911 - Hemeroteca Digital Brasileira

Inicialmente desenvolvida em aeroclubes, que hoje totalizam 125 centros de instrução em todo o país (ANAC, 2016), a formação de pilotos reunia um grupo de pessoas apaixonadas pela aviação que se tornavam sócias de um clube e ali recebiam instrução, pilotavam aeronaves, trocavam ideias e informações, socializavam suas famílias, enfim, constituíam uma comunidade, fomentando a cultura aeronáutica. Estas instituições não possuíam fins lucrativos. Seu papel voltava-se exclusivamente para o fomento da aviação no país e contava com incentivos governamentais, como doação de aeronaves de instrução pela União, isenção de taxas e pagamento de combustíveis pelo então Departamento de Aviação Civil (DAC), vinculado ao Ministério da Aeronáutica.

## MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

3

O incêndio ocorrido no arquivo municipal, em 1790, levou para o esquecimento importantes registros da história agrária no Rio de Janeiro, entre eles os apontamentos relacionados à Fazenda dos Afonsos, berço da história da aviação no Brasil. O que restou foram apenas fragmentos desta história espalhados nos acervos nacionais e coleções particulares. Reconstruir esta história é como montar um quebra cabeça com peças ausentes, que muitas vezes apresentam capítulos esquecidos na história da aviação brasileira, entre eles, a importância do Aeroclube do Brasil no cenário aeronáutico nacional após a Segunda Guerra Mundial.

O presente trabalho procura reconstruir, através de fotografias, depoimentos e publicações da época a memória da aviação civil brasileira a partir do percurso histórico do Aeroclube do Brasil (fundado em 1911) e do Museu Aeroespacial (fundado em 1976).

A pesquisa pautou-se no estudo de caso do tipo longitudinal. Nas ciências sociais o estudo de caso é um instrumento de pesquisa em que o caso é elaborado através de uma exposição datada, bem desenvolvida, e documentada com dados reais, abordando uma situação real e complexa de tomada de decisão e um contexto real em que tal situação ocorreu ou está ocorrendo. Contudo, como afirma Ventura (2007: 383), no estudo de caso “deverá haver sempre a preocupação de se perceber o que o caso sugere a respeito do todo e não o estudo apenas daquele caso”.

Para Binder (2008) o estudo de caso com enfoque longitudinal embora seja pouco utilizado no Brasil, tem ampla aceitação e uso em importantes pesquisas internacionais. Seu objetivo é explorar o contexto e o processo de mudança ao longo do tempo, possibilitando a conexão temporal entre fenômenos históricos e presentes. “O estudo de caso longitudinal é adequado ao entendimento do contexto dentro de uma perspectiva histórica. Permite ao pesquisador obter visão holística e integrada da ocorrência de eventos atuais” (BINDER, 2008: 3).

Reforçando este discurso, Le Goff (1992: 51) pontua que “toda história é bem contemporânea, na medida em que o passado é apreendido no presente e responde, portanto, aos seus interesses, o que não é só inevitável, como legítimo. Pois que a história é duração, o passado é ao mesmo tempo passado e presente”. O estudo de caso longitudinal possibilita, assim, o entendimento do processo evolutivo dos fenômenos históricos permeáveis no tempo,

## MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

4

ausentes de grandes marcos ou fronteiras temporais rigidamente demarcadas, atendendo às necessidades deste estudo.

### **O berço da aviação brasileira: o Aeroclube do Brasil**

A história da atividade aérea no Brasil se confunde com a própria história da formação de pilotos e mostra que os primeiros aviadores eram, com pouquíssimas exceções, os próprios projetistas e construtores das aeronaves que pilotavam, arriscando suas vidas em cada voo que realizavam.

*O vento era para nós um terror, pois o nosso campo media poucas centenas de metros de extensão. Esperávamos a calmaria da tarde para fazer nossas experiências. Antes de subirmos no aparelho construído por nós, verificávamos todas as peças, tão frágeis, amarradas com corda de piano; o aparelho balançava como um “manjar”. A partida feita pelo lançamento da hélice, tornava-se extremamente perigosa. O mecânico lançador da hélice era um candidato a morte. Um verdadeiro rosário, como já dissemos. (SANTO, 1944: 26 apud. SALES, 2012: 85).*

O depoimento acima mostra a fragilidade dos aviões amarrados com corda de piano e moldados por tela de tecido que encobria a fuselagem das primeiras aeronaves, fazendo da aviação uma atividade amadora e perigosa. Os depoimentos evocam a memória do passado, fazendo-a presente. Nas palavras de Ricoeur (2007: 170), “com o testemunho inaugura-se um processo epistemológico que parte da memória declarada, passa pelo arquivo e pelos documentos e termina na prova documental”.

O Aeroclube do Brasil foi fundado em 14 de outubro de 1911 sob o nome “Aero Club Brasileiro” e é considerado o berço da aviação brasileira<sup>3</sup>. Foi o primeiro a ser fundado no Brasil e um dos primeiros no mundo. Sua história remonta ao início do século XX, com a Assembleia de Constituição realizada nas dependências do jornal “A Noite”, disponibilizadas por seu diretor Irineu Marinho. Na ata de fundação, constam os nomes de civis, militares, políticos, professores e empresários. Porém, o mais notável é o fato de que sua primeira diretoria teve como presidente de honra o sócio fundador Alberto Santos Dumont.

---

<sup>1</sup> As informações de cunho histórico têm como fonte principal o trabalho intitulado *Resumo Histórico do Aeroclube do Brasil* de autoria do sócio benemérito José Bonifácio, economista e piloto de recreio e desporto, desde 1947. Disponível em <<http://www.aeroclubedobrasil.com.br>>. Acesso em: 01 jul. 2015.

## MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

5

O Aero Club nasceu no atual aeródromo militar de Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, onde atualmente se localiza a Base Aérea dos Afonsos e o Museu Aeroespacial (MUSAL), e aonde antigamente funcionava uma fazenda pertencente à família dos Afonsos.

Segundo a Revista Careta (1956), a escola, que começou a funcionar em fevereiro de 1913, contava com onze aviões e trinta e cinco alunos, entre eles, oficiais do Exército, da Marinha e civis. Notícias sobre aviação e a possibilidade de uma escola de voo a ser instalada no Rio de Janeiro começaram a circular nos jornais e revistas da época, tais como as *Revistas Careta* e *O Cruzeiro* e o jornal *A Noite*, fonte de nossas consultas. O jornal vespertino *A Noite*, do jornalista Irineu Marinho, era um dos mais populares da época, chegando à marca de 40 mil exemplares por dia, o que demonstrava o alcance de suas ideias, especialmente do debate aeronáutico, junto à população do Rio de Janeiro.

Em 1916, uma matéria publicada na *Aerophilo*, Revista do Aero Club Brasileiro, já apontava a falta de incentivo do governo no desenvolvimento de uma política de aviação no Brasil:

*[O] Governo do Brasil (...) já (...) deveria ter [se] inclinado a fazer algo em favor do Aero Club Brasileiro, para que em tempo de paz e durante a guerra imprevista, o nosso país pudesse contar com uma das maiores esquadrilhas do mundo para fiscalizar as suas costas e as nossas fronteiras, já sob o ponto de vista econômico, na paz, tanto em função militar na guerra (AEROPHILO, 1916, s/p, apud FERREIRA, 2012).*

Em 1918 foi efetivada a filiação do Aero Club junto à FAI (*Fédération Aéronautique Internationale*), cujo processo de filiação fora iniciado em 1913 pelo Tenente Kirk e interrompido durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918). A filiação à FAI tinha como objetivo expedir as licenças (brevês como eram chamados) aos pilotos brasileiros. Como representante da FAI, o Aero Club passou a exercer basicamente a função oficial de examinar os pilotos formados no Brasil, concedendo-lhes as respectivas licenças.

Em 1919, o Ministro General Caetano de Faria informava ao Presidente do Aero Club que o Exército iria precisar das instalações do Campo dos Afonsos para instalar sua própria Escola de Aviação Militar. Sem base para desenvolver o treinamento de voo no Rio de Janeiro, o Aero Club agora sob a Presidência do Deputado Maurício de Lacerda, dedicou-se a promover,

## MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

6

estimular e a colaborar na criação de escolas de aviação em todo o Brasil, credenciando delegados em vários Estados da federação.

Uma forte crise financeira, à época, inviabilizou a manutenção do Aero Club Brasileiro, que entregou sua direção a uma Comissão composta pelos senhores Paulo Vianna, Cezar Grillo e Antônio Guedes Muniz.

Em 16 de março de 1932, foi realizada uma Assembleia Geral Extraordinária, homologando os poderes para o Triunvirato. Nessa mesma Assembleia foi aprovada a proposta do então Major Guedes Muniz que alterou o nome da entidade para *Aeroclube do Brasil* como hoje é conhecido.

Os terrenos localizados em Manguinhos foram escolhidos pela comissão para o preparo do novo campo de aviação do Aeroclube. A ocupação do terreno se deu por consentimento tácito das autoridades federais e municipais da época. Contudo, não há registro de documento formalizando tal cessão. Para a construção do Aeroclube, o instituto Oswaldo Cruz permitiu que fosse desbastada uma pequena área em seus terrenos



Figura 2: Foto das instalações do Aeroclube do Brasil em Manguinhos

Fonte: <http://culturaaeronautica.blogspot.com.br/2009/12/aeroclube-do-brasil-mais-antiga-escola.html>

Em 1936 a Comissão deu por encerrada sua missão e os primeiros aviões começaram a pousar em Manguinhos. Renascia o Aeroclube do Brasil. Foi graças à inauguração de Manguinhos com o prestígio da presença do então presidente Getúlio Vargas, que tomou impulso a “*Semana da Asa*”, criada em 1935 pela Comissão de Turismo Aéreo do *Touring Club* do Brasil.

## MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

7

Data deste evento, o surgimento e consolidação da ideia do então Ministro da Aeronáutica Joaquim Pedro Salgado Filho de criar a *Campanha Nacional de Aviação* ou CNA, em 1941, contando com o apoio fundamental do jornalista Assis Chateaubriand, proprietário da cadeia de jornais *Diários Associados* e do próprio presidente Getúlio Vargas, cuja reconhecida inclinação pelas causas aeronáuticas, levou-o a receber o título da imprensa norte-americana de “Amigo da Aviação”, em 1940. Getúlio também se notabilizou por ter sido um dos presidentes que mais utilizou o avião como meio de transporte em seu governo (FORJAZ, 2005; GODOY e CALAZA, 2013).

Também conhecida como *Campanha para Dar Asas a Juventude Brasileira* ou *Dêem Asas ao Brasil*, a CNA contribuiu de forma determinante para que o número de aeroclubes passasse de menos de quarenta, na década de 30 para cerca de quatrocentas destas instituições espalhadas por todo o país. Deve-se destacar, no entanto, que este estímulo para a consolidação de uma “mentalidade aeronáutica” junto à juventude brasileira não era gratuita. Havia uma preocupação real com a guerra e, portanto, era preciso criar um exército aeronáutico de reserva, convocando os jovens da sociedade a se engajarem em campanhas em prol da aviação e que pudessem se incorporar à aviação militar, se necessário. A fim de facilitar a formação desta reserva aeronáutica, o governo responsabilizou-se pelo pagamento de horas de voo nos aeroclubes e escolas de voo.

Ressalta-se que a política do governo Vargas esteve intensamente voltada para o projeto de integração nacional promovida pela aviação comercial. “Nessa época, foram criados subsídios por quilômetro voado e concedidas isenções de impostos para a aquisição de material aeronáutico pelas empresas aéreas” (FAY, 2002: 130). Além disso, a evolução tecnológica da indústria aeronáutica tornava a aviação um setor estratégico para a defesa nacional e o processo de industrialização do país, especialmente pela ausência de infraestrutura de transporte, comunicação e energia à época.

Foi também durante o governo Vargas que foram implementadas as primeiras políticas públicas voltadas para a cultura no Brasil. A criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), em 1937, para a guarda do patrimônio histórico brasileiro representa um marco na história de política cultural do país (CALABRE, 2005 e 2007; RUBIM, 2007; JULIÃO, 2009).

## MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

8

A década de 40 foi emblemática para o desenvolvimento da aviação no Brasil e no mundo, grande parte impulsionada pela necessidade do poderio bélico militar impellido pela Segunda Guerra Mundial (1939-1945). No Brasil, a CNA visava à doação de aviões, dinheiro e materiais que servissem para a compra ou construção de aviões, ampliação de hangares ou construção de campos de pouso para fomentar a criação dos chamados aeroclubes, consolidando a aviação civil no país. Segundo Ferreira (2012: 78) “aquele projeto era bastante audacioso, pois tencionava angariar recursos privados para fomentar a aviação nacional, doando aviões de pequeno e médio porte para aeroclubes espalhados pelo Brasil afora”.

Durante a CNA que se encerrou no início da década de 1950, foram doados mais de mil aviões em todo o Brasil, além de alguns doados a aeroclubes de outros países da América do Sul. O Brasil teve um acréscimo de mais de três mil pilotos civis e militares formados pelos aeroclubes. Os números da Campanha impressionam. De acordo com Moraes (1994: 475, apud. FERREIRA, 2012), em 1944, foram doadas cerca de 600 aeronaves e, em 1946, a CNA alcançou a marca de 800 aviões doados.

Se por um lado, a CNA incentivou a formação de pilotos no Brasil e o fortalecimento dos aeroclubes, também gerou um momento propício para o desenvolvimento da indústria aeronáutica no país, possibilitando a compra pelo governo de aviões leves para treinamento primário fabricados pela Companhia Nacional de Navegação Aérea (CNNA) e pela Companhia Aeronáutica Paulista, incentivando a indústria nacional. Contudo, com o fim da guerra, a indústria norte-americana, que vivera um processo de acelerado crescimento e dispunha de grandes quantidades de aviões e materiais aeronáuticos, começou a doar ou vender suas aeronaves a preços simbólicos, o que impediu o crescimento da indústria brasileira nascente, levando o Brasil a retomar as importações de aviões civis, de maior porte, e se tornar dependente da importação de insumos dos Estados Unidos (MARQUES, 1948; FAY, 2002; FORJAZ, 2005; RIBEIRO, 2008; SALES, 2012; GODOY e CALAZA, 2013).

É interessante observar que embora tivesse sido impulsionada por recursos privados, a CNA não era totalmente controlada por particulares. O Estado controlava todas as atividades dos aeroclubes através de sua “base mãe”: o Aeroclube do Brasil. Seu papel era controlar a entrega de aviões, repassar verbas e insumos e formar pilotos para compor os quadros de instrutores dos demais aeroclubes. Além disso, a fim de obter crédito junto ao governo, todos

## MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

9

os aeroclubes deveriam filiar-se ao Aeroclube do Brasil, que por sua vez era filiado à FAI, responsável por homologar as licenças e serviços concedidos pelo Aeroclube.

A importância do Aeroclube do Brasil para o Estado à época pode ser vista, inclusive, por meio do Decreto nº 10.314, de 22 de agosto de 1942, divulgado no Boletim do Ministério da Aeronáutica, segundo o qual: “Art. 1º: fica estabelecido que o exercício, em comissão do cargo de Presidente do Aeroclube do Brasil por oficial da Força Aérea Brasileira [FAB], é do interesse da Aeronáutica” (FERREIRA, 2012: 78-89).

Historicamente o aeroclube tem sido a instituição responsável por fornecer cursos, treinar pilotos, formar mecânicos e instrutores de voo, bem como fornecer espaço para se criar uma cultura aeronáutica. Deve-se lembrar que a formação de pilotos na década de 40 também tinha como objetivo o monitoramento de sobrevoos de aviões inimigos no território brasileiro, pois se vivia a Segunda Guerra Mundial.

Entretanto, após o fim da CNA os aeroclubes entraram em decadência. Em pouco tempo muitas instituições fecharam suas portas e não mais conseguiram se restabelecer.

Apesar da mudança da capital para Brasília, em 1960, o Rio de Janeiro, agora cidade-estado da Guanabara, continuou sendo importante pólo turístico, cultural e comercial.

Em 1967, em meio à busca de novo campo de aviação, pois o Aeroclube fora obrigado a deixar as instalações do aeródromo de Manguinhos, interditado sob a alegação de interferência com o tráfego aéreo do Aeroporto Internacional do Galeão e do Aeroporto Santos Dumont, evitou-se que o Aeroclube do Brasil fosse transformado em “Aeroclube da Guanabara” por força do Decreto-Lei nº 205, de 27 de fevereiro de 1967, segundo o qual “Art. 5º Os aeroclubes terão o nome das respectivas cidades em que estiverem localizadas as suas sedes” (BRASIL, 1967).

Cujo texto, mais tarde sofreu alterações mediante a aprovação no Congresso Nacional da Lei nº 5.404, de março de 1968, que criou os parágrafos 1º e 2º para reconhecer o pioneirismo histórico do Aeroclube do Brasil:

*§ 1º Executam-se dessa determinação o Aeroclube do Brasil, os aeroclubes das capitais de Estados, que terão o nome destes, bem como os que forem organizados com o objetivo de servir a grupos de cidades ou municípios ou com denominação notória que caracterize a região servida. (Renumerado com nova redação pela Lei nº 5404, de 1968)*

## MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

10

*§ 2º O Aeroclube do Brasil, fundado em 14 de outubro de 1911 e primeira entidade da aviação brasileira com existência legal, por seu primeirismo e pela implantação da mentalidade aeronáutica a que deu curso, é considerado integrante das tradições nacionais na área aeronáutica. (Incluído pela Lei nº 5404, de 1968) (BRASIL, 1967).*

O surgimento dos aeroclubes sempre esteve vinculado ao fomento da aviação no país, com ofertas de cursos e o estímulo à formação de uma cultura aeronáutica. O desenvolvimento de currículos padronizados para a formação de pilotos é algo muito recente na história da aviação brasileira. O tardio desenvolvimento dos Manuais de Curso de formação de pilotos pelo DAC, datados da década de 90, e sua falta de atualização periódica contribuíram para que cada escola/aeroclube se distanciasse do padrão exigido pela autoridade aeronáutica e redesenhasse sua própria grade curricular, implementando uma cultura aeronáutica própria e inaugurando uma nova despadronização dos cursos de formação de pilotos no Brasil.

Além disso, a existência de poucos exemplares dos primeiros manuais de curso de pilotagem produzidos no Brasil que estão sob a guarda de importantes aeroclubes do país, demonstra a ausência de uma política de proteção ao patrimônio público cultural, cujos documentos deveriam constar igualmente dos acervos da Agência Nacional de Aviação Civil, de museus e bibliotecas públicas, de fácil acesso à sociedade.

Calabre (2005: 19) chama a atenção para a descontinuidade das políticas públicas de proteção à memória e à cultura material no Brasil e afirma que “esse processo de eterno recomeçar, de experiências que poucos rastros deixaram, de ausência de registros, de pouca sistematicidade nas ações, gerou alguns efeitos perversos, com grandes desperdícios de recursos financeiros e humanos”.

Nossa herança de política cultural remonta, assim, ao modelo francês do século XVIII, quando o conceito de patrimônio histórico surge com a Revolução Francesa e coloca sob a responsabilidade do Estado o dever de proteger e difundir o patrimônio histórico nacional. É dentro deste pensamento que os museus históricos e arquivos nacionais contribuem para a formação da identidade de uma nação, pois “servem de repositório dos bens culturais representativos da identidade nacional” (LIMA, ORTELLATO e SOUZA, 2013: 6). Como guardião do acervo histórico produzido pela humanidade, o museu torna-se um arquivo e nesse contexto, “[...] o arquivo apresenta-se assim como um lugar físico que abriga o destino dessa

## MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

11

espécie de rastro que cuidadosamente distinguimos do rastro cerebral e do rastro afetivo, a saber, o rastro documental” (RICOEUR, 2007: 177).

### **A memória da aviação brasileira: o Museu Aeroespacial**

Deve-se ressaltar aqui o papel dos museus no fomento da memória aeronáutica, pois estes guardam não apenas a cultura material e imaterial produzida num determinado período da História, mas são também guardiões de informações importantes do cotidiano da humanidade, devendo atuar em três campos principais: investigação, preservação e comunicação (CARLAN, 2008).

Os museus, como espaços de memória, surgiram em função da necessidade de criação de lugares para a preservação de memórias coletivas que antes eram guardadas pelos próprios grupos sociais.

O Museu Aeroespacial (MUSAL) localizado no Campo dos Afonsos representa um marco no resgate histórico desta memória e é visitado por cerca de sessenta mil pessoas anualmente, de classes sociais e faixa etária diferenciadas. É o maior e mais importante museu aeronáutico do Brasil em função do acervo que possui e da necessidade de preservação e divulgação do material aeronáutico e documentos históricos para as futuras gerações.

Além da guarda do acervo bibliográfico com cerca de cinco mil títulos especializados, o Museu Aeroespacial desenvolve pesquisas a fim de estimular as atividades referentes à memória e à cultura aeronáutica brasileira.

Além disso, nos fins de semana e feriados, o museu disponibiliza um espaço em sua área externa para eventos comemorativos, exibição de aeronaves de acrobacia aérea e prática de aeromodelismo, como forma de desenvolver uma política de estímulo à cultura aeronáutica.

A ideia do museu surgiu em 1943, pelo então Ministro da Aeronáutica Joaquim Pedro Salgado Filho. Contudo, por falta de local disponível, somente pode ser inaugurado em 18 de outubro de 1976, nas instalações que pertenceram à primeira escola de aviação civil localizada no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, onde funciona até hoje.

Em visita às instalações do Museu Aeroespacial, é possível conhecer detalhes da história da aviação brasileira, especialmente de sua participação na Segunda Guerra Mundial. Porém, percebe-se uma lacuna de informações relacionadas à formação de pilotos no Brasil, especialmente no tocante ao Aeroclube do Brasil e à primeira escola de aviação brasileira. Pode-

## MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

12

se observar duas ou três passagens que mencionam a sua existência, mas com poucos detalhes em relação a sua história. Isso evidencia a necessidade de mais pesquisas e a divulgação de achados que enriqueçam a cultura aeronáutica brasileira e demonstra “que ele não é somente um lugar de memória, mas, também, de difusão de uma maneira de fazer e de ler a história; um lugar, se não de imposição, ao menos de proposição de uma definição da excelência social e política” (ABREU, 1996: 20).

As salas de exposição do prédio abrigam as principais coleções históricas de pioneiros da aviação e o salão principal reúne as aeronaves mais antigas do museu. As aeronaves doadas são restauradas por uma equipe de especialistas que trabalham na oficina do próprio museu. O arquivo histórico contém documentos escritos e impressos, fotografias, "slides" e documentários em vídeo.

Entre as exposições em exibição estão: as primeiras aeronaves utilizadas pela Esquadrilha da Fumaça; Salão das Armas; A trajetória da mulher militar na FAB; Bartolomeu de Gusmão 300 anos; o mobiliário do gabinete do Ministro da Aeronáutica Salgado Filho, em 1941; serviço de busca e salvamento no Brasil; Santos Dumont; a FAB na guerra; primórdios da aviação brasileira; a indústria aeronáutica brasileira com destaque para a EMBRAER; a atuação do Departamento de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro; a conquista do espaço através do lançamento de satélites e foguetes; Salão de Motores e Salão de Simuladores.

Do Aero Club Brasileiro o Museu guarda poucos vestígios como uma reportagem publicada na Edição 298 da *Revista Careta* (1914); o brevê nº 1 concedido ao piloto Raul Vieira de Mello, Primeiro Tenente do Exército, em 21/08/1919; o diploma de sócio benemérito outorgado ao Tenente Coronel Estanislau Vieira Pamplona; a medalha Plus Ultra conferida a Ramon Franco e um exemplar da flâmula comemorativa de primeiro voo solo. Todos estes artefatos encontram-se expostos numa sala dedica às origens da aviação brasileira.

No entendimento de Carvalho (2011: 464) “o museu completa a sua missão, estendendo as ações educativas para além das salas de aula a fim de oferecer a quem se interessar a oportunidade de refletir sobre processos históricos e, por consequência, sobre a sua própria situação de agente social hoje”.

**Para continuar a história da aviação: um legado às gerações futuras**

## MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

13

O resgate da memória do Aeroclube do Brasil como marco da aviação civil brasileira aponta para um horizonte que pouco espaço obteve na memória nacional, mas se fez presente na memória daqueles que participaram de sua história, uma vez que “a memória se enraíza no concreto, no espaço, no gesto, na imagem, no objeto” (NORA, 1993: 9). Sentimentos de pertencimento e orgulho ainda vicejam na memória individual e coletiva daqueles tomaram para si a história do Aeroclube e manifestam-se na fala dos sujeitos que com seu trabalho procuram levar adiante esta história:

*Olha, antes de eu ler a história. Porque às vezes a gente sabe um pouco da história e tal, mas a gente se esquece. Aí depois, que a gente volta ali no nosso histórico, no “Quem somos” ali [da página na internet] do Aeroclube e lê aquilo tudo de novo. Pô, dá um orgulho muito grande de estar nessa instituição aqui, entendeu? A mais antiga do Brasil, tem como fundador Santos Dumont. O Irineu Marinho foi uma pessoa que ajudou também no início do Aeroclube, militares, empresários, políticos. Quer dizer, é uma instituição muito importante, é pena que o nosso país não cultua, assim, a história, né? Mas, é uma instituição que em qualquer outro país do mundo, um país que realmente dá valor a sua história de jeito nenhum que ia estar sofrendo uma ação na justiça do próprio governo para retirar a gente daqui. A gente vê aqui o Campos dos Afonsos, que é o Museu Aeroespacial. É legal, mas podia ser cem vezes melhor aquilo lá. É um lugar abandonado. Você vê que é abandonado, as aeronaves estão sujas. Não tem nem cantina para você fazer um lanche lá. Infelizmente, a gente vive num país que não está nem aí pra isso, né? Um país que tem esses escândalos todos que você vê aí, vai estar ligando para a história de alguma coisa? Não vai.*  
(Entrevista com o Coordenador de cursos do Aeroclube do Brasil concedida em 11/07/2015)

Para Pelegrini (2014: 1075), as memórias fortalecem conexões entre os sujeitos e os bens patrimoniais, “acionam os sentidos de pertença e embasam a construção de narrativas históricas, numa busca inflexível da veracidade dos fatos e do engajamento de grupos, cujas práticas são abalizadas por anseios e primazias que definem suas acepções identitárias”. A identidade de ser piloto forja-se, assim, nas lembranças e aspirações que vão sendo tecidas em sua história de vida entrelaçadas à história da instituição que o acolhe, e da qual passa a fazer parte como personagem e autor de uma memória coletiva.

Em seu percurso histórico, o Aeroclube do Brasil foi obrigado a mudar de endereço por três vezes passando pelo Campo dos Afonsos, Aeródromo de Manguinhos até chegar ao

## MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

14

Aeroporto de Jacarepaguá, onde funciona atualmente, sofreu duas intervenções e hoje sobrevive em situação incerta aguardando o desfecho de uma ação judicial movida pela INFRAERO em 2008 que reivindica o terreno onde se encontra localizado em Jacarepaguá.

Considerando a memória como “a capacidade humana de reter fatos e experiências do passado e retransmiti-los às novas gerações através de diferentes suportes empíricos (voz, música, imagem, textos etc.)” (VON SIMON, 2003: 14), a cultura é a memória da coletividade que se dirige contra o esquecimento e neste sentido a CNA, empreendida durante o governo de Getúlio Vargas (1937-1945), foi a maior e mais expressiva iniciativa cultural que aconteceu na história da aviação brasileira, deixando um importante legado à memória das gerações futuras.

Sob esse aspecto, a ação de uma política comprometida com a preservação da memória aeronáutica deve servir de guia às ações do governo na esfera cultural, especialmente “em um tempo de constantes inovações tecnológicas que facilitam a disponibilização e a democratização das informações (...)” (CALABRE, 2005: 19). Neste contexto, fortalecer pesquisas no âmbito cultural e aquelas relacionadas à preservação do patrimônio histórico e cultural da aviação civil em nosso país também deve ser objeto da agenda de políticas públicas do governo. Retomando as palavras de Carlan (2008: 82), podemos afirmar que “infelizmente, no Brasil, a pesquisa e investigação ficam estacionadas em um segundo plano. As exposições sem investigação tornam-se uma mera transmissão”, onde não há construção de conhecimentos a ser deixada como legado às próximas gerações.

A cultura aeronáutica brasileira deve muito do seu legado ao pioneirismo dos idealizadores e pilotos do Aeroclube do Brasil, cuja história não pode ser apagada da memória brasileira. A ausência de investigações sobre a atuação do Aeroclube do Brasil na história da aviação e as poucas informações guardadas nos acervos museológicos revela que este ainda é um tema pouco explorado na historiografia brasileira, especialmente no que concerne a sua trama com o viés político-cultural de uma época.

O desenvolvimento de pesquisas de caráter histórico, a partir dos depoimentos e lembranças dos sujeitos que testemunharam os acontecimentos de uma época, num esforço de reconstrução desse passado quase esquecido com escassos registros nos espaços de memória nacional, como bibliotecas, arquivos e museus, espaços produtores de conhecimento, aponta novas possibilidades de compreensão da memória como matéria-prima da história e contribui para a construção da memória aeronáutica no país.

## MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

15

### Referências bibliográficas

ABREU, R. *A Fabricação do Imortal: memória, história e estratégias de consagração no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 1996.

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. Disponível em:  
<<http://www2.anac.gov.br/educator/Index2.aspx>>. Acesso em: 18 abr. 2016.

BINDER, M.P. Análise da formação dos recursos organizacionais – um Estudo de Caso. In: *XI SemeAd Empreendedorismo em Organizações*, 2008, São Paulo. **Anais eletrônicos...** São Paulo: FEA/USP, 2008. Área Temática: Estratégia e Organizações. Disponível em:  
<[http://www.ead.fea.usp.br/semead/11semead/resultado/an\\_resumo.asp?cod\\_trabalho=899](http://www.ead.fea.usp.br/semead/11semead/resultado/an_resumo.asp?cod_trabalho=899)>. Acesso em: 08 out. 2015.

BONIFÁCIO, J. *Resumo Histórico do Aeroclube do Brasil*. Disponível em  
<<http://www.aeroclubedobrasil.com.br>>. Acesso em: 01 jul. 2015. (documento não publicado).

BRASIL. Decreto-Lei Nº 205, de 27 de fevereiro de 1967. Dispõe sobre a organização, funcionamento e extinção de aeroclubes, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*. Brasília, 27 fev. 1967. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1965-1988/Del0205.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del0205.htm)>. Acesso em: 06 jul. 2015.

CALABRE, L. Política cultural no Brasil: um histórico. In: CALABRE, Lia (org.) *Políticas culturais: diálogo indispensável*. Rio de Janeiro: Edições Casa de Rui Barbosa, 2005, p. 9-21.

\_\_\_\_\_. Políticas culturais no Brasil: balanço e perspectivas. In: *III ENECULT – Encontro de Estudos Multidisciplinares em Cultura*, 2007, Salvador. **Anais eletrônicos...** Salvador: Faculdade de Comunicação/UFBa, 23 a 25 de maio de 2007. Disponível em:  
<[http://www.guiacultural.unicamp.br/sites/default/files/calabre\\_1\\_politicas\\_culturais\\_no\\_brasil\\_balanco\\_e\\_perspectivas.pdf](http://www.guiacultural.unicamp.br/sites/default/files/calabre_1_politicas_culturais_no_brasil_balanco_e_perspectivas.pdf)>. Acesso em: 13 jan. 2016.

CARETA. *Raízes da Aviação Militar Brasileira*. Edição 2.521. Ano XLIX. Out. de 1956. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=083712&PagFis=104639&Pesq=escola%20brasileira%20de%20avia%C3%A7%C3%A3o>>. Acesso em: 19 out. 2015.

CARLAN, C.U. Os Museus e o Patrimônio Histórico: uma relação complexa. *História*, São Paulo, v. 27, n. 2, p. 75-88, 2008.

CARVALHO, V. C. de. Cultura material, espaço doméstico e musealização. *Varia Historia*, Belo Horizonte, v. 27, n. 46, p.443-469, jul./dez. 2011.

FAY, C.M. Crises na aviação brasileira: a ordem internacional e as questões internas. *Inc. Econ. FEE*, Porto Alegre, v. 30, n. 1, p. 124-136, jun. 2002.

## MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

16

- FERREIRA, R. F. dos S. Uma história da campanha nacional da aviação (1940-1949): o Brasil em busca do seu ‘Brevê’. *Revista Cantareira*, Niterói, n. 17, p. 75-86, jul./dez., 2012. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/cantareira/v3/?p=64>>. Acesso em: 07 jul. 2015.
- FORJAZ, M. C. S. As origens da Embraer. *Tempo Soc.*, São Paulo, v. 17, n. 1, p. 281-298, jun. 2005.
- GODOY, T. R. P. de; CALAZA, C. P. A formação da “pródiga filha alada” de Getúlio Vargas e suas primeiras façanhas em um conflito mundial (1941-1945). *Rev. UNIFA*, Rio de Janeiro, v. 26, n. 33, p. 46-58, dez. 2013.
- JULIÃO, L. O Sphan e a cultura museológica no Brasil. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 22, n. 43, p. 141-161, jan./jun. 2009.
- LE GOFF, J. *História e memória*. Campinas: UNICAMP, 1992.
- LIMA, L.P.B.; ORTELLATO, P.; SOUZA, V. de. O que são as políticas culturais? Uma revisão crítica das modalidades de atuação do estado no campo da cultura. In: *IV Seminário Internacional – Políticas Culturais*, 2013, Rio de Janeiro. **Anais eletrônicos...** Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa, 16 a 18 de outubro de 2013. Setor de Políticas Culturais. Disponível em: <<http://culturadigital.br/politicaculturalcasaderuibarbosa/files/2013/11/Luciana-Piazzon-Barbosa-Lima-et-alii.pdf>>. Acesso em: 13 jan. 2016.
- MARQUES, L. F. *Problemas da administração da construção aeronáutica no Brasil*. Rio de Janeiro: Gráfica Milone, 1948.
- NORA, P. *Entre memória e história: a problemática dos lugares*. Projeto História. São Paulo: PUC-SP. N° 10, p. 12. 1993.
- PELEGRINI, S.C.A. *Notas a propósito das interconexões entre memória, história e bens patrimoniais*. Diálogos (Maringá. Online), v. 18, n.3, p. 1069-1082, set./dez. 2014.
- RIBEIRO, E.F. *A formação do Piloto de Linha Aérea: caso Varig. O ensino aeronáutico acompanhando a evolução tecnológica*. 2008. 386f. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.
- RICOEUR, P. *A memória, a história, o esquecimento*. Tradução Alain François et. al. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2007.
- RUBIM, A.A.C. Políticas culturais no Brasil: tristes tradições. *Revista Galáxia*, São Paulo, n. 13, p. 101-113, jun. 2007.
- SALES, M. V. Pré-industrialização nos Afonsos (1912-1931). *Rev. UNIFA*, Rio de Janeiro, v. 25, n. 31, p. 82-91, dez. 2012.

## MEMÓRIA E ACERVOS DOCUMENTAIS. O ARQUIVO COMO ESPAÇO PRODUTOR DE CONHECIMENTO

De 26 a 28 de julho de 2016 – Unicamp, Campinas – SP

17

VENTURA, M.M. O estudo de caso como modalidade de pesquisa. *Revista SOCERJ*, n.20, v. 5, p. 383-386, set./out. 2007. Disponível em: <[http://unisc.br/portal/upload/com\\_arquivo/o\\_estudo\\_de\\_caso\\_como\\_modalidade\\_de\\_pesquisa.pdf](http://unisc.br/portal/upload/com_arquivo/o_estudo_de_caso_como_modalidade_de_pesquisa.pdf)>. Acesso em: 08 jan. 2015.

VON SIMON, O. R. de M. Memória, cultura e poder na sociedade do esquecimento. *Augusto Guzzo Revista Acadêmica*, São Paulo, n. 6, p. 14-18, mai. 2003.