



TURISMO, ARQUITETURA MODERNA E INFRAESTRUTURA: A Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont

PAIVA, RICARDO A.

1. UFC. DAUD – PPGAU+D. ricardopaiva@ufc.br

LIMA, Ariane C. N.

1. UFC. DAUD. arianecavalcante@arquitetura.ufc.br

RESUMO

Este artigo tem como objetivo discutir a produção da arquitetura moderna na sua relação com a construção dos primeiros equipamentos de infraestruturas suscitados pelas práticas socioespaciais da atividade de viagem, lazer e turismo, enfocando a gênese dos terminais de passageiros de aeroportos modernos, nomeadamente, a Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont (1937-38), de autoria do arquiteto Atilio Correia Lima (1901-1943). Essa obra foi fundamental no processo de implantação e desenvolvimento da arquitetura moderna brasileira, bem como para a modernização do país pelo viés da provisão de infraestruturas no contexto do “proto-turismo” no país.

Palavras-chave: arquitetura moderna, turismo, infraestrutura, aeroporto, terminal.



Introdução

O avanço tecnológico da aviação é tributário do uso militar do avião no contexto da Primeira e Segunda Guerras Mundiais, que passou, por seu turno, a funcionar como um meio de transporte importante no contexto da expansão do capitalismo, proporcionando o deslocamento de pessoas e mercadorias em uma velocidade e alcance nunca antes alcançados. Essa revolução nos meios de transporte, característica da modernidade, repercutiu não somente no aprimoramento do avião, mas também demandou a provisão de infraestruturas específicas para viabilizar as viagens, incluindo as aerovias, hidrovias, campos de pouso e decolagem, além dos terminais e estações de passageiros. Essa nova realidade se disseminou em todo mundo e suscitou a construção de diversas estruturas e infraestruturas em um momento de emergência do Movimento Moderno, sendo os terminais aeroportuários, expressões da cultura arquitetônica do modernismo arquitetônico.

A implementação de aeroportos no território brasileiro, país de dimensões continentais, se deu também em um contexto de modernização, sobretudo em meados do século XX (período no qual muitas cidades brasileiras estavam tendo seus primeiros terminais para uso comercial inaugurados), sob a égide da promoção do desenvolvimento pelo viés da industrialização, coincidindo ainda com as primeiras políticas voltadas para o incremento do turismo como atividade econômica.

Evidentemente, as infraestruturas e as tipologias aeroportuárias ganharam destaque na tessitura urbana em que se implantavam, seja pela magnitude das suas proporções, seja pela importância que adquiriram simbolicamente como porta de entrada e de saída das cidades, constituindo, assim, um signo da modernidade.

Assim, a questão que se pretende abordar e aprofundar diz respeito à produção da arquitetura moderna na sua relação com a construção dos primeiros equipamentos de infraestruturas suscitados pelas práticas socioespaciais da atividade de viagem, lazer e turismo, enfocando a gênese dos terminais de passageiros de aeroportos modernos, nomeadamente, a Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont (1937-38), de autoria do arquiteto Atílio Correia Lima (1901-1943).

Para tanto, o artigo trata primeiramente do contexto histórico e social (econômico, político e cultural-ideológico) relacionado à gênese da aviação civil à época, reforçando o papel do Estado como importante agente no desenvolvimento da atividade; na sequência, apresenta as condicionantes que redundaram na construção do primeiro aeroporto do Brasil; para em seguida realçar o lugar da Estação de Hidroaviões no processo de modernização do setor e da própria arquitetura brasileira. Finalmente, destaca o legado do edifício para o modernismo arquitetônico no país.



O papel do Estado na provisão de infraestruturas “proto-turísticas”

O papel desempenhado pelo Governo Federal no incremento da atividade turística no Brasil pode ser compreendido com base na periodização concebida por Cruz (2000) em relação às políticas nacionais de turismo, a saber: período “pré-história jurídico-institucional” (1938-1966); “política nacional de turismo” (1966-1991) e o período contemporâneo, a partir de 1991. Esta periodização constitui um esboço para o estabelecimento de recortes temporais em relação à produção da arquitetura moderna e infraestruturas arquitetônicas e urbanísticas criadas e/ou apropriadas para as atividades de turismo. Esse trabalho se restringe a estudar a primeira fase, enfocando a gênese da construção de terminais modernos no Brasil.

O primeiro período (“pré-história jurídico-institucional”) das políticas nacionais de turismo, que se inicia em 1938 com o decreto-lei 406/1938 e se estende até 1966 (criação da EMBRATUR) e caracteriza-se pela desconexão dos instrumentos de regulação e fragmentação institucional, concentrando-se fundamentalmente no controle de agências de viagens.

Este período compreende as primeiras ações do Estado Novo, na “Era Vargas”, no campo do turismo, relacionado também à criação do Departamento de Imprensa e Propaganda - DIP, com forte apelo ideológico na construção da imagem do país.

Podemos destacar três circunstâncias em que o turismo foi sentido e incorporado pelo governo na formatação do Estado Novo. A primeira é aquela [...] que usou o turismo como forma de controle social, pois percebeu seu benefício na formatação da imagem do Estado Novo. A segunda considerou o turismo como uma fonte de renda, sendo que o Rio de Janeiro já figurava em cartazes do mundo todo como um pólo turístico a ser visitado como paraíso tropical. A terceira àquela que considerava o turismo como um importante instrumento para o desenvolvimento interno econômico, social e político (SANTOS FILHO, 2008, p. 112).

Nesse contexto, as primeiras construções de infraestrutura para viagens e deslocamentos nesse período, para além de hotéis, foram estimuladas pelo avanço da urbanização das principais cidades brasileiras e motivadas tanto pelo negócio como pelo ócio, uma vez que a implementação de terminais rodoviários, os primeiros aeroportos, advinha da necessidade de deslocamento não propriamente de turistas, mas viajantes (comerciantes, proprietários fundiários, políticos, artistas e estrangeiros) com diversas motivações de viagem.

A partir da década de 1940, estas formas rudimentares de aeroporto (aeródromos) vão cumprir um papel importante no contexto da Segunda Guerra Mundial, situação em que o Brasil, em parceria com os Estados Unidos, implementou várias bases aéreas militares no território nacional.

Após a Segunda Guerra Mundial, verifica-se na década de 1950 um ponto de inflexão, relacionado ao desenvolvimento do turismo internacional e no Brasil. Este incremento do setor turístico se deve nem tanto a uma política específica para o



setor, mas se justifica em função dos reflexos da adoção da industrialização como paradigma de desenvolvimento, redundando na implantação da indústria automobilística e na ampliação e profissionalização da aviação comercial no Brasil.

Assim, vários terminais aeroportuários com atributos modernos são construídos no país, a saber: Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont (1937), do arquiteto Atílio Correia Lima; Terminal de Passageiros do Aeroporto Santos Dumont (1945), dos irmãos Marcelo e Milton Roberto; o Aeroporto Salgado Filho em Porto Alegre (1953); o Aeroporto Ponta Pelada em Manaus (1954), projeto do Engenheiro Trajano Mendes; o Terminal de Passageiros do Aeroporto da Pampulha (1954); o Terminal de Passageiros do Aeroporto de Congonhas (1955); o Terminal do Aeroporto Afonso Pena em Curitiba (1956), Aeroporto dos Guararapes Gilberto Freyre (1958), em Recife, entre outros.

Esse conjunto de terminais de aeroportos podem ser considerados de uma primeira geração de aeroportos modernos no Brasil, que contribuíram sobremaneira para a modernização no país pelo viés da provisão de infraestruturas de transporte.

A fim de resgatar a importância desse acervo, este trabalho se debruça sobre o primeiro terminal aeroportuário a entrar em funcionamento no Brasil: a Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos-Dumont, cujo nome homenageia o brasileiro considerado “Pai da aviação moderna”, projeto de 1937 e inaugurado em 1938, na cidade do Rio de Janeiro, o único construído antes da Segunda Guerra Mundial.

O pioneirismo do Aeroporto Santos Dumont

Os desafios impostos aos pioneiros¹ da aviação e à sociedade moderna para proporcionar o uso do avião como meio de transporte foram diversos e exigiu desenvolvimento tecnológico, legal, infraestrutural e de segurança, dentre eles, o incremento de equipamentos que permitissem um pouso seguro da aeronave. Assim, no início da aviação foram criados aviões com flutuadores aquáticos, como forma de diminuir os riscos em terra, como colisões, obstáculos e acidentes em geral.

Nesse contexto, os hidroaviões, surgem como estratégia de disseminação da aviação civil, sendo largamente adotados no Brasil, que gozava de condições infraestruturas naturais propícias, como o extenso litoral e a abundância de águas pluviais (AEROPORTO SANTOS DUMONT, 1996). Entretanto, restava disciplinar e legislar sobre a navegação aérea e criar condições de infraestrutura mais seguras e capazes de atender à demanda crescente por viagens para fins diversos.

¹ Ainda que a autoria da invenção do avião seja polêmica, é inegável a importância de Santos Dumont no contexto da aviação no mundo, quando em 1906, em Paris, levantou vôo com o famoso 14 Bis.



A cidade do Rio de Janeiro, na condição de capital federal e em função da centralidade que exercia, foi pioneira na construção de aeroportos civis no Brasil, em um momento em que já havia fluxos de hidroaviões de rotas nacionais e internacionais, que surgiram a partir de fins da década de 1920² e se intensificaram na década de 1930, na medida que a própria imagem da cidade se difundia e a capital começava a atrair turistas.

Ainda que se tenha cogitado a implementação do aeroporto da cidade do Rio de Janeiro em Manguinhos, o local escolhido foi a Ponta do Calabouço, no aterro construído a partir do desmonte do Morro do Castelo e que foi utilizado para acolher a Exposição do Centenário da Independência em 1922. Em plena a Baía de Guanabara e defronte ao centro urbano, o local foi considerado estratégico no contexto de modernização e valorização da imagem do Brasil, se valendo da localização estratégica e, evidentemente, da paisagem singular da capital federal.

A primeira parte dos trabalhos constituiu-se basicamente da ampliação do aterro em mais 370 mil metros quadrados. [...] O projeto exigiu a construção de uma muralha de contenção e o lançamento de 2,7 milhões de metros cúbicos de areia na área conquistada ao mar. Os serviços não foram interrompidos. Hidroaviões continuavam a operar normalmente no local e o terraplano, antes mesmo de estar concluído, já estava sendo utilizado, franqueado já aos 400 metros para pequenas aeronaves: mais tarde, e, 1936, quando alcançou 700 metros e foi aberto para aparelhos de maior porte, o primeiro aeroporto civil do País seria finalmente inaugurado (AEROPORTO SANTOS DUMONT, 1996, p. 50).

Para além da infraestrutura terrestre e marítima necessária para as operações do aeroporto, a construção da estação de passageiros se impôs ao Estado, especificamente por meio do Serviço de Navegação Aérea do Ministério da Viação, uma vez que a Panair, subsidiária brasileira da *Pan American Airways* já havia inaugurado em 1937 seu terminal particular, edifício alinhado às vertentes protomodernas vigentes era dotado de um extenso programa para atender às necessidades da empresa³.

Para tanto, o Departamento de Aeronáutica Civil em parceria com o Instituto dos Arquitetos do Brasil promoveu um concurso para o projeto para a Estação Central (terrestre) e a Estação de Hidros. O certame se deu em duas etapas e os arquitetos Marcelo e Milton Roberto foram escolhidos para projetar o terminal principal e o arquiteto Atílio Correia Lima⁴ para conceber e fiscalizar a obra da estação dedicada aos fluxos passageiros relacionados aos hidroaviões.

O concurso foi organizado na gestão do engenheiro-arquiteto Augusto de Vasconcelos no IAB e a comissão julgadora composta pelos engenheiros civis A. Junqueira Ayres e Alberto de Mello Flores e os arquitetos Augusto de Vasconcelos Junior, Paulo Camargo e William Preston (ARQUITETURA E URBANISMO, 1938).

² O primeiro voo comercial no Brasil ocorreu em 1927 no Rio Grande do Sul, entre Porto Alegre e Rio Grande. O feito marca ainda a criação da primeira empresa aérea do Brasil: Viação Aérea Rio-Grandense – VARIG.

³ A Panair do Brasil nasceu em 17 de outubro de 1930 da compra pela poderosa empresa de aviação Pan American Airways Inc. da NYRBA do Brasil, sigla de Nova York, Rio, Buenos Aires que começou suas atividades no Brasil em 1927. (SALADINO, 2005).

⁴ Atílio Corrêa Lima contou com a colaboração de quatro ex-alunos: Jorge Ferreira, Renato Soeiro, Thomas Estrella e Renato Mesquita dos Santos (Ackel, 2007).

O aeroporto marítimo não teria a mesma área construída que o aeroporto terrestre e tratava-se, sob esse ponto de vista, de uma construção modesta, que pôde, aliás, facilmente ser transformada mais tarde num clube para aviadores militares. Contudo, sua importância psicológica era enorme, pois atendia ao tráfego internacional, que, na época, pensava-se que viria a se desenvolver na base de hidroaviões. A obra obteve por isso prioridade absoluta, tendo sido terminada em 1938, enquanto que a parte terrestre só seria concluída em 1944 (BRUAND, 1981, p. 102).

Conforme destacado anteriormente, pretende-se tratar no escopo desse trabalho exclusivamente a Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont.

A modernidade arquitetônica da Estação de Hidroaviões

A modernidade arquitetônica do edifício pode ser compreendida com base em uma análise dos aspectos relativos ao lugar, ao programa, à construção e à linguagem moderna (forma) (MAHFUZ, 2003) que, em conjunto, conferiram significativo valor cultural e simbólico à Estação de Hidroaviões, em consonância com o próprio significado relacionado à implantação de aeroportos como signos da modernidade. Para o Engenheiro A. Junqueira Ayres, em artigo publicado na Revista Arquitetura e Urbanismo.

O arquiteto Atílio Correia Lima conseguiu, de fato, criar um edifício de grande expressão e beleza, conservando-se rigorosamente dentro de sua época, eliminado o artificial e o supérfluo, demonstrando que o utilitarismo integral das funções pode ser concebido com elevado espiritualismo e superior emotividade e permitindo assim ao público saber como a técnica moderna realiza com segura vantagem aquilo que os antigos só alcançavam por processos empíricos (ARQUITETURA E URBANISMO, 1938).

No que se refere ao lugar, o edifício se situava em local estratégico do ponto de vista viário, articulando a via de acesso ao aeroporto à futura via perimetral e facilitando os fluxos entre a zona portuária e a Avenida Beira-Mar. É importante destacar que o alinhamento aos princípios do modernismo brasileiro e presentes na cultura arquitetônica erudita da época se fazia presente nas preocupações relativas à valorização do paisagismo. Nesse sentido, o projeto preconizou a criação de jardins tropicais, recorrendo à flora nativa brasileira como expressão de uma identidade que se desejava realçar (Figuras 1 e 2).



Figura 1: Vista do jardim frontal da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont, desde o terminal da Panair.
Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/626074/classicos-da-arquitetura-estacao-de-hidroavioes-attilio-correa-lima/536a50fbc07a8072ce000005-classicos-da-arquitetura-estacao-de-hidroavioes-attilio-correa-lima-foto?next_project=no



Essas propostas para a valorização das áreas não edificadas circundantes da edificação foram potencializadas pelas soluções edilícias, como a criação de terraços, áreas sombreadas e planos envidraçados para permitir uma integração visual com a baía, bem como a visibilidade da movimentação dos hidroaviões.

Palmeiras, árvores típicas do Brasil, áreas ajardinadas, tufos de vegetação e de flores, pérgolas, lages (sic) circunscritas na grama, um relógio de sol e uma gaiola de araras coloridas berrantes, compõem o cenário centralizado pelo edifício, que abre, ao fundo, em terraços amplos, para as irradiantes perspectivas da baía de Guanabara (ARQUITETURA E URBANISMO, 1938).



Figura 2: Vista do jardim frontal da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont.

Fonte: INCAER

Inclusive, é patente que se reconheça a importância que teve Atílio Correia Lima como um dos pioneiros do paisagismo moderno no Brasil, ao lado de Roberto Burle Marx e Mina Kablin. Segundo Diniz (2005), o arquiteto projetou os jardins da residência de clientes abastados, como da família Matarazzo, em São Paulo, e de Roberto Marinho, no bairro Cosme Velho na cidade do Rio de Janeiro.

No que tange ao programa, a Estação de Hidroaviões constitui uma experimentação de soluções de um programa de necessidades que era novidade à época. Embora com proporções modestas, o edifício acolhia às exigências demandadas pelo setor, abrigando no térreo os principais fluxos de embarque e desembarque de pessoas e bagagens, acessos e serviços complementares (guichês das companhias, polícia, alfândega, fiscalização sanitária, entre outros). O pavimento superior destinava-se à área social do terminal, composta por restaurante e bar. A integração funcional e espacial entre os dois pavimentos se dava por meio de uma escada helicoidal apoiada em um pilar central e localizada próxima a um vazio marcado, por seu turno, por um pé-direito duplo e uma generosa parede que abrigava o mapa do Brasil em baixo relevo (Figuras 3, 4 e 5).

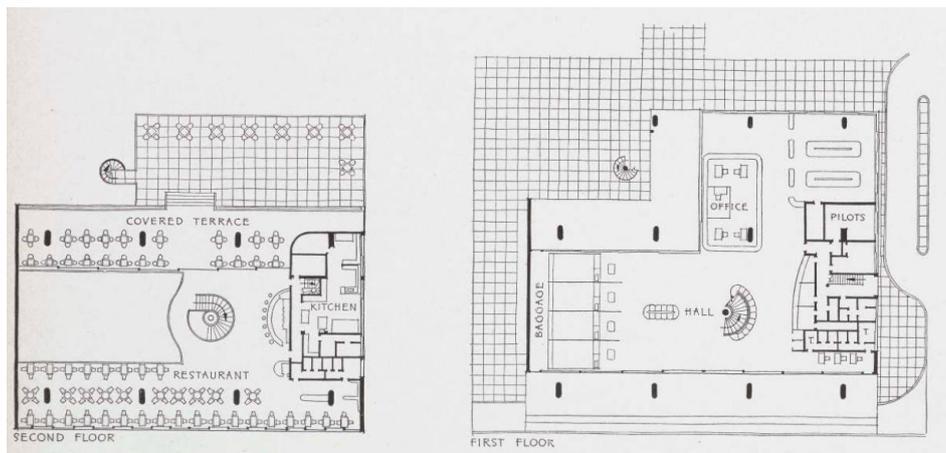


Figura 03: Planta Térreo e Pavimento Superior Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont.
Fonte: GODOWIN, 1943, p. 152.

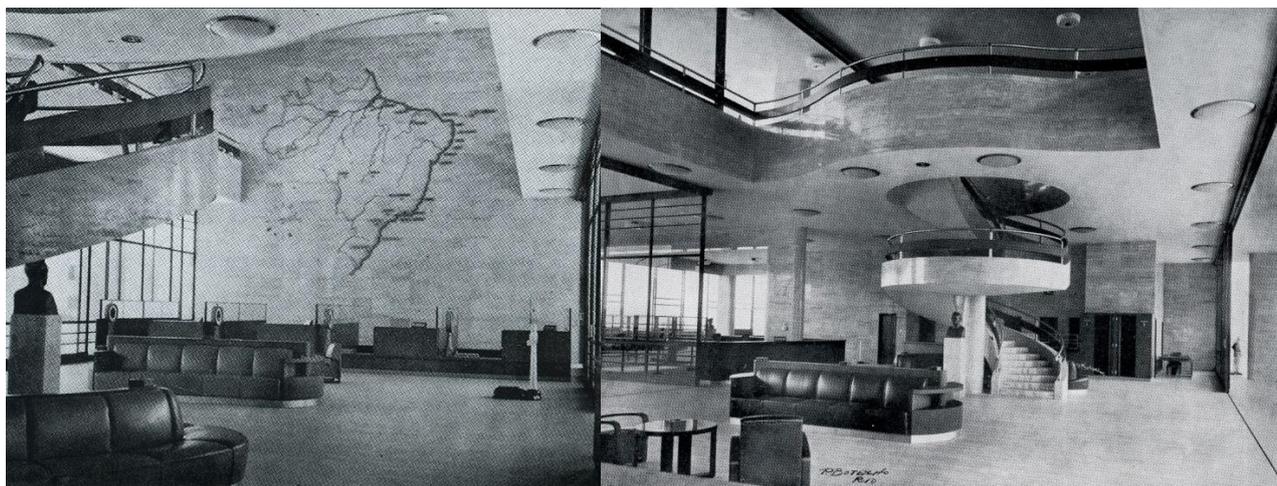


Figura 4: Vista interna do vazio e escada da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont.
Fonte: INCAER



Figura 5: Vista interna do restaurante da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont.
Fonte: INCAER



A integração do edifício com o cais (píer) de embarque aos flutuantes que conduziam ao hidroavião se efetivava por intermédio de uma passarela, uma espécie de pergolado de seção elíptica de significativa expressão plástica (Figura 6).



Figura 6: Vista passarela da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont.

Fonte: Foto Kinder Smith, in GODOWIN, 1943, p. 150

Do ponto de vista construtivo, a racionalidade e a inovação se traduzem na regularidade dos eixos estruturais, mas, sobretudo, nos balanços e vazios criados, respectivamente. A defasagem verificada entre o térreo e o pavimento superior e o recuo dos pilares em relação ao perímetro do volume edificado, além de importante estratégia plástica, permitiu cobrir o acesso ao vestíbulo de entrada na fachada sul. A clareza, quase didática entre estrutura em concreto armado⁵ e vedação, tão cara ao Movimento Moderno, foi alcançada plenamente por meio de planos contínuos de esquadrias de vidro que proporcionaram significativa transparência e integração entre o exterior e o interior, permitindo, ainda, que “o viajante que chegava para embarcar tivesse uma visão total através do edifício” (BRUAND, 1981, p. 103).

Em relação à linguagem moderna, verifica-se que a forma manifesta os demais aspectos, em um efeito de síntese dos aspectos relativos ao lugar, ao programa e à construção. Para Bruand (1981, p. 104): “das linhas claras e esbeltas do edifício, de seu rigor geométrico, de sua transparência e de sua perfeita adaptação ao local, emanava uma impressão de bom acabamento e de facilidade na composição, sinal inequívoco de sua qualidade”.

⁵ “O cálculo estrutural do edifício foi elaborado pelo Escritório Thechinico Sylvio Reis & Adalbaerto Nogueira – Engenheiros Civis, situado à avenida Nilo Peçanha, 151 – salas 209 a 2011 – Rio de Janeiro.” (Ackel, 2007, p. 199).



O material utilizado nos revestimentos internos e externos foi o mármore travertino romano, que conferia certa nobreza à edificação, ainda que a concepção volumétrica e as soluções plásticas tenham prezado pela simplicidade e clareza formal (Figura 7 e 8).



Figura 7: Vista posterior e frontal da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont.
Fonte: Foto Kinder Smith, in GODOWIN, 1943, p. 153



Figura 8: Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont no dia da inauguração.
Fonte: INCAER.

Como surgimento da tipologia das estações de passageiros de aeroportos foi contemporâneo à gênese do Movimento Moderno, as analogias técnicas, funcionais e estéticas com a linguagem das máquinas em geral era recorrente, condição constatada no célebre e fundante livro “Por uma Arquitetura” de Le Corbusier, em que o mestre celebra o carro, a transatlântico e o avião. Para Segawa (1998, p. 88):

Os principais terminais aeroportuários desse período, de modo geral, foram projetados em linhas modernas. Mais que um gosto por fachadas, o programa funcional de um aeroporto refletia um sentido de racionalidade que quase compulsoriamente conduzia as soluções arquitetônicas para uma vertente moderna.

Portanto, a modernidade arquitetônica da Estação de Hidroaviões, bem como a Estação Central do Aeroporto Santos Dumont serviram de referência arquitetônica a ser adotada em outros terminais. Ainda que tenha sido empreendida pelo governo federal, a vertente moderna de matriz abstrata das vanguardas não era um consenso como linguagem empregada em obras públicas e coexistia com tendências da “modernidade pragmática” (SEGAWA, 1998).

A obra foi tão significativa no contexto de afirmação, reconhecimento e repercussão internacional da arquitetura moderna brasileira que a foto do terraço da Estação compõe a capa do livro catálogo *Brazil Builds ...*, organizado por Philip Godwin em 1943, fruto da exposição homônima realizada no MOMA em Nova York. A publicação dedica ainda quatro páginas inteiras à edificação, apresentando fotografias de autoria de Kidder Smith (Figura 9). Como tantas outras obras publicadas no referido livro, a Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont teve destaque em várias outras publicações internacionais.

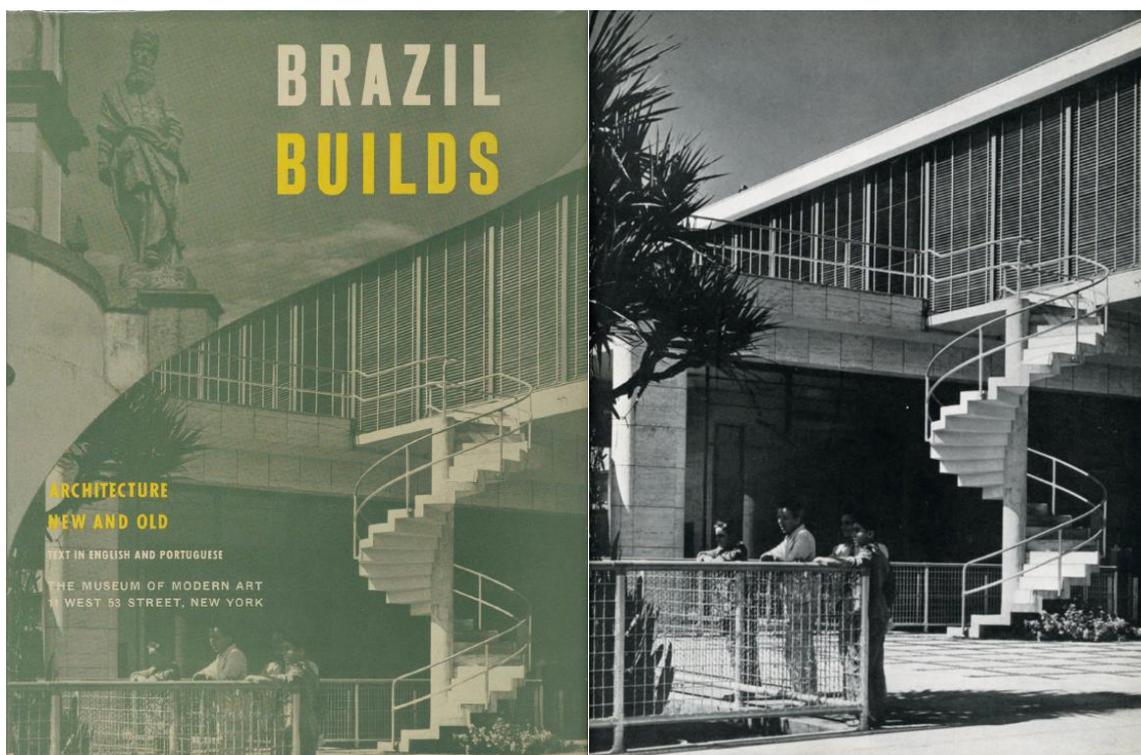


Figura 9: Capa do livro “Brazil Builds” e foto do terraço da Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont.
Fonte: Foto Kinder Smith, in GODOWIN, 1943, p. 151



Considerações Finais

O declínio dos fluxos de hidroaviões, a desativação do terminal em 1942 e a inauguração da Estação Central em 1944, colaboraram para que o terminal de Atílio caísse em desuso, tendo servido a princípio como apoio ao edifício principal do aeroporto. Esse triste destino foi reservado também ao seu autor, que faleceu em um acidente de avião em um pouso no próprio Aeroporto Santos Dumont, em 1943.

Na década de 1950, a obra sem uso e sem manutenção já se encontrava em estado de degradação e foi pleiteada pelo IAB em 1956 para sediar o órgão de classe. Entretanto, o espaço já estava sobre o domínio do Clube da Aeronáutica, que se valia das instalações para realizar eventos e festas (INCAER, 2018).

Entre a primeira geração de arquitetos modernos formados na ENBA no Rio, havia muito apreço pela obra e pelo autor, morto prematuramente. A construção do Elevado da Perimetral, que tangenciava o edifício, destruindo parte do jardim, bem como a mudança de uso motivou Lucio Costa a solicitar junto ao SPHAN (atual IPHAN) a salvaguarda da Estação, usando como argumento que se tratava de um dos marcos fundantes da arquitetura moderna brasileira (Nascimento, 2015).

Assim, a Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont foi tombada em 29 de janeiro de 1957, “inscrita no Livro de Tombo das Belas Artes, nº 438, folha 82, sob a assinatura de Carlos Drummond de Andrade, então Chefe da Seção de História do DPHAN” (INCAER, 2018, p. 35). Na década de 1980, o edifício passou a sediar Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER), que tem se comprometido em conservar e preservar a memória da aviação militar no Brasil e do próprio edifício (Figura 10).



Figura 10: Fachada atual da sede do INCAER.
Fonte: INCAER



Ainda que na passagem da década de 1930 para 1940, a atividade turística seja incipiente no Brasil, inclusive por conta das limitações de deslocamentos decorrentes da Segunda Guerra Mundial, a construção do Aeroporto Santos Dumont e suas duas estações constituem um legado importante não somente para compreensão do processo de criação de infraestruturas para fruição dos deslocamentos de viagens de negócio e ócio, mas também para a valorização do patrimônio moderno no Brasil.

Em síntese, esse trabalho, que compõe uma pesquisa mais ampla sobre a relação entre o turismo, a arquitetura moderna e as infraestruturas aeroportuárias no Brasil, busca contribuir para a produção de conhecimento sobre o tema desde uma perspectiva teórica, historiográfica e crítica. Por fim, A consciência do valor cultural destes equipamentos modernos cria perspectivas de conservação e preservação, tanto por meio da manutenção de seus usos, como pela mudança de sua destinação, que exigem projetos de intervenção consistentes e comprometidos com o passado, o presente e o futuro e, como tal, são importantes agentes no processo de desenvolvimento urbano sustentável, ancorados na memória, na identidade e na promoção da qualidade ambiental urbana.

Referências

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

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

ARQUITETURA E URBANISMO. **Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont – Rio**. Arquiteto Correa Lima. *Arquitetura e Urbanismo* (6): 287-296, 1938.

BRUAND, Yves. **Arquitetura Contemporânea no Brasil**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1981.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Política de turismo e território**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2000.

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

GOODWIN, Philip; KIDDER SMITH, G. E.. **Brazil Builds: architecture new and old 1652-1942**. Nova Iorque: MoMA, 1943.

MAHFUZ, Edson da Cunha. **Reflexões sobre a construção da forma pertinente**. In: Seminário Nacional sobre Ensino e Pesquisa em Projeto de Arquitetura, I. (PROJETAR), 2003, Natal. Anais... Natal: PPGAU/UFRN, 2003.

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.

SALADINO, A. O fechamento da Panair do Brasil e a ascensão da VARIG. **Cantareira (UFF)**, v. 3, 2005, p. 1-20.

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990**. São Paulo: Edusp, 1998.