

# O PAPEL DO DISCURSO NA CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO SANTOS DUMONT<sup>1</sup>

## *THE SPEECH ROLE IN THE CONSTRUCTION OF SANTOS DUMONT AIRPORT*

Lila Ribeiro Mota

PROPAR/ Universidade Federal do Rio Grande do Sul

[lilarmota@yahoo.com.br](mailto:lilarmota@yahoo.com.br)

### Resumo

A estação de passageiros do aeroporto Santos Dumont (1938-1944) dos irmãos Roberto é a primeira a ser construída no Brasil. A obra pioneira da nova tipologia emblemática é escolhida através de concurso de arquitetura durante o governo de Getúlio Vargas, e ganha grande visibilidade antes mesmo do anúncio do anteprojeto vencedor. O destaque se dá através da publicação do projeto escolhido em diversos periódicos especializados no Brasil e no exterior. A atribuição cultural da mídia na formação simbólica do terminal aeroviário se dá em dois formatos: nas publicações de aviação e nos periódicos de arquitetura. As publicações nas revistas brasileiras especializadas em aviação, mesmo antes da obra finalizada, já declaram de maneira quase profética o importante papel icônico que o novo aeroporto da capital federal irá assumir no país – e no mundo. Já as revistas de arquitetura são as protagonistas na difusão do anteprojeto do novo aeroporto, e em sua afirmação como grande obra arquitetônica moderna. O presente artigo busca ilustrar o papel do discurso na formação de um símbolo arquitetônico da era Vargas, mais especificamente através de levantamento e análise crítica dos periódicos especializados da época.

**Palavras-chave:** Aeroporto Santos Dumont. Periódicos. Arquitetura moderna.

### Abstract

The passenger station of the Santos Dumont airport (1938-1944) of the brothers and architects Roberto was the first one build in Brazil. The pioneering work of the new emblematic typology was chosen through architecture public competition during the government of Getulio Vargas, and wins great visibility even before the announcement of the winner draft. The highlight is through the publication of the winner project in several specialized periodicals in Brazil and abroad. The assignment of cultural media in the symbolic formation of terminal air station occurs in two formats: in aviation periodicals and in architecture revues. Specialized Brazilian magazines in aviation, even before the finished work, already declare in an almost prophetic way the important iconic role that the new airport of the federal capital will take in the country – and in the world. In the other side, the architecture magazines are the protagonists in the disclosure of the new airport draft, and its affirmation as great modern architectural work. This article seeks to illustrate the speech role in the formation of an architectural symbol of the Vargas era, specifically through a survey and critical analysis of specialized periodicals of the period.

**Keywords:** Santos Dumont Airport. Periodics. Modern architecture.

## 1 INTRODUÇÃO

O objetivo deste trabalho é investigar a criação e a consagração de um símbolo arquitetônico da era Vargas e do movimento moderno brasileiro, a estação central de passageiros do aeroporto Santos Dumont, por meio das aparições de artigos em periódicos especializados de seu tempo. O presente trabalho faz parte da pesquisa de doutorado da autora, em desenvolvimento no Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura (PROPAR), da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Para traçar um panorama do discurso da mídia especializada, apresentaremos as mais relevantes publicações sobre a obra. A análise proposta é descritiva e analítica, e se baseia no levantamento e posterior seleção de material de acordo com sua importância. No primeiro capítulo apresentaremos as publicações sobre o futuro aeroporto nas revistas especializadas em aviação, após a realização do

---

<sup>1</sup> MOTA, Lila Ribeiro. O papel do discurso na construção do Aeroporto Santos Dumont. In: 11º SEMINÁRIO NACIONAL DO DOCOMOMO BRASIL. *Anais...* Recife: DOCOMOMO\_BR, 2016. p. 1-11.



concurso de arquitetura e antes da obra estar concluída. No segundo capítulo serão expostas as edições nas revistas especializadas de arquitetura, a partir do resultado do concurso e até a conclusão do edifício. O material de trabalho utilizado se restringe aos periódicos de aviação nacionais existentes e aos mais importantes periódicos de arquitetura, nacionais e internacionais, editados entre os anos de 1933 até o final dos anos 1950. Esta limitação tipológica referente ao material de pesquisa se impõe a fim de uma possível comparação entre as publicações em revistas de aviação, com publicações de mesma natureza, porém no âmbito da arquitetura. O recorte temporal se justifica por se tratar de um estudo sobre a possível repercussão dos periódicos no recorte de sua época.

Dentre as revistas sobre aviação, analisamos os exemplares de “Asas: sob o auspício do Aero clube do Brasil” e “Aviação, as únicas sobre o tema naqueles anos no país. O levantamento feito foi realizado no acervo disponível da biblioteca do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, que conta com o maior número de exemplares de ambos periódicos no Brasil. Já a pesquisa acerca das revistas de arquitetura, sendo um campo muito mais amplo, tomou como base levantamentos prévios da bibliografia sobre o tema, como as pesquisas realizadas nos seguintes estudos: “*Les frères Roberto, architectes. Immeubles d’habitat collectif à Rio de Janeiro*” (SOUZA, 2006) e “Os irmãos Roberto e a arquitetura moderna no Rio de Janeiro (1930-1960)” (PEREIRA, 1993). A catalogação é complementada por pesquisa da autora no acervo das bibliotecas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, do INCAER e do Sindicato dos arquitetos e engenheiros do Rio de Janeiro (SAERJS).

## 2 CONTEXTO

Desde o momento em que Getúlio Vargas, com aquela penetrante visão profética e graças ao que o Brasil entrou a trilhar a estrada larga e reta de seu grande destino, levantou o grito histórico: - Dáí asas a juventude brasileira! – pela imensidão do nosso território o patriotismo brasileiro vibrou com estranho estremecimento (Aviação, 1942, p. 66).

No início da década de 1930, Getúlio Vargas assume o poder e é iniciada uma nova era na história do país. Diversos projetos de caráter populista foram instaurados, auxiliando no desenvolvimento do país e na afirmação de seu governo. Um deles foi a criação do Departamento de Aeronáutica Civil (D.A.C.) em 1931. A inauguração do D.A.C. era o primeiro passo de um projeto audacioso: o estabelecimento da aviação civil no país. Uma série de medidas foram tomadas a partir de então, visando o desenvolvimento e uma regulamentação da aviação civil.

No campo da arquitetura, em 1937 o D.A.C. inicia um programa de obras de construção, ampliação e melhoramentos de aeroportos (INCAER, 1939) em todo o território nacional. Segundo este projeto, o aeroporto do distrito federal deveria ser o primeiro a ser construído no país, e outros aeroportos, nas principais cidades brasileiras, seriam construídos a partir de então. Com obras iniciadas em 1938, o terminal aeroviário inaugural do país servirá de vitrine do governo getulista e do progresso da aviação civil brasileira nos anos seguintes. Para isso se tornar realidade, não bastava a publicação de leis e medidas. Era preciso propaganda a nível nacional: nada melhor do que a arquitetura.

## 3 DISCURSO MIDIÁTICO: AS REVISTAS DE AVIAÇÃO

A ideia da construção do aeroporto na capital federal permeia várias edições sobre aviação no território nacional. Desde o final da década de 1920, quando surge a ideia de construção do novo aeroporto do Rio de Janeiro, o tema aparece em diversos artigos publicados na revista PDF<sup>2</sup> e na Revista do Clube de Engenharia<sup>3</sup>. O principal enfoque destas publicações é o debate sobre a melhor

<sup>2</sup> Revista de Engenharia da Diretoria do Distrito Federal, mais conhecida pela sigla PDF.

<sup>3</sup> Revista do Órgão Oficial do Clube de Engenharia.



localização do aeroporto: a Ponta do Calabouço, em região central, ou Manguinhos, local afastado do centro. O local de implantação é finalmente definido em 1933, quando o Eng. César Grillo assina um decreto aprovando o orçamento para a execução das obras no terreno do Calabouço. No mesmo ano é publicado pelo D.A.C. o anteprojeto para o terminal aeroviário (PDF, 1933). A importância do aeroporto já é exaltada na Revista do Clube de Engenharia do ano seguinte: “Pois bem: a nossa cidade, pela sua própria situação geográfica e política, precisa ser dotada do mais perfeito e completo aeroporto, afim de que ele possa ser, como deve, o mais importante da América do Sul” (Revista do Clube de Engenharia, 1934).

Todavia, será nos periódicos nacionais especializados em aviação em que o futuro aeroporto ganhará visibilidade. As revistas “Aviação” e “Asas: sob o auspício do Aero Clube do Brasil” são criadas em 1932 e 1938, respectivamente. São o mais importante veículo de propaganda da aviação nacional, voltadas tanto ao público geral quanto ao público especializado. O tema da aviação era uma grande novidade. As revistas relatavam os principais feitos aéreos no Brasil e no exterior, como a inauguração de novos aeródromos no país, artigos de divulgação científica e técnica, informações dos principais acontecimentos aeronáuticos do Brasil e do mundo. Ainda tendo espaço a homenagens a Getúlio Vargas, chamado de “pai da aviação” no Brasil, eram recorrentes durante seus anos de mandato.

Definido o projeto através de concurso (1937), como veremos no seguinte capítulo de forma mais detalhada, diversas publicações aeronáuticas tratam sobre o aeroporto Santos Dumont e também sobre o andamento da obra. A obra do edifício se estende por vários anos: iniciada em 1938, é interrompida em 1939 em função da II Guerra Mundial e é retomada somente em 1944. O edifício será finalizado no final da década de 1940. Quanto ao projeto, as revistas aeronáuticas garantem visibilidade ao aeroporto, apesar da falta de profundidade em análise arquitetônica. O ponto mais exaltado e elogiado era a sua localização, tanto do ponto de vista técnico quanto estético. A notoriedade da estação central, independente da ótica, será conquistada através da ampla divulgação de caráter publicitário.

Ninguém é mais confiante no papel à que a aviação está reservado nos Céus do Cruzeiro, ninguém compreendeu melhor a influência que os pássaros motorizados pode alcançar no progresso de nossa Pátria, ninguém admira mais a beleza do arrojo do homem, vencendo distâncias pelo domínio dos ares, e, por isso mesmo, ninguém fez mais praticamente, pela vitória da máquina voadora, em terras do Brasil, do que o Presidente Getúlio Vargas. (Revista Asas, 1940, p. 3)

Em 1938, o número de dezembro da revista “Aviação” dedica reportagem sobre a Semana da Asa, evento festivo criado em 1935 que visava incentivar e valorizar o transporte aéreo. O evento daquele ano fora especial: “Merece atenção especial nos festejos deste ano, as solenidades realizadas no aeroporto Santos Dumont, que se torna um dos mais bem aparelhados e certamente o mais belo do mundo, com a sua moldura magnífica da bahia da Guanabara” (Aviação, 1938, p. 7). Também é na Semana da Asa neste mesmo ano que é inaugurada a Estação de hidroaviões, vizinha à futura estação central, que “servirá provisoriamente aos aviões terrestres enquanto não ficar concluída a construção da Estação monumental cuja estrutura começa a erguer-se na extremidade sul do soberbo aeroporto” (Aviação, 1938, p. 8). Apesar de aparecer uma breve nota sobre a inauguração e o edifício, a estação de Atílio Correa Lima, um dos ícones da arquitetura moderna brasileira, fica em segundo plano.

Na edição de maio de 1939 do periódico Asas, uma fotomontagem do terreno com o projeto da estação central do aeroporto aparece na capa (Figura 1). A previsão não é nada modesta: “Visão futura do majestoso Aeroporto Santos Dumont que, quando terminado será o mais suntuoso de toda América do Sul” (Asas, 1939, p.1).



Figura 1 – Fotomontagem do terreno com a perspectiva do edifício da estação central de passageiros



Fonte: Asas, 1939.

Na mesma edição aparece uma “Breve notícia sobre as obras em curso” (Asas, 1939) com a palavra do engenheiro responsável, Marques Dias. Ainda em estágio inicial da obra, o engenheiro destaca a localização como característica notável do aeroporto. A observação é um tanto quanto simplista, uma vez que as qualidades do edifício, além de sua posição, não são comentadas:

A Aeronáutica do Brasil, localizando o aeroporto de sua metrópole no ponto em que se acha, resolveu brilhantemente o problema focalizado pelo progresso nacional no setor aeronáutico, conseguindo assim corporificar o aeroporto ideal, possuidor de qualidades que o farão um dos mais perfeitos e completos do mundo. (Asas, 1939, p.8)

A edição da revista Asas de março de 1940 publica artigo de duas páginas sobre a estação central, juntamente com os edifícios do hangar e da estação de hidroaviões (Figura 2). O artigo intitulado “Uma obra única em seu gênero”, em forma de *collage*, reúne foto da maquete da primeira versão, a implantação do aeroporto, fotomontagem aérea, diversas fotografias da estação de hidroaviões e do hangar em obras, além de imagem de Getúlio examinando o projeto. Pareceres de engenheiros e de famosos pilotos estrangeiros sobre as qualidades do aeroporto Santos Dumont visam confirmar a viabilidade do local escolhido para sediar o aeroporto que, “(...) uma vez pronto constituirá um dos melhores do mundo, quer sob o ponto de vista técnico, quer sob o ponto de vista da comodidade para o público, sem falar na sua beleza arquitetônica verdadeiramente encantadora”<sup>4</sup> (Asas, 1940).

Figura 2 – Reportagem sobre o Aeroporto Santos Dumont em obras



Fonte: Asas, março de 1940.

<sup>4</sup> Impressões do Sr. Sumitoshi Nakao, piloto-comandante do Avião “Nipon”.



Um ano depois, novamente aparece publicidade na revista *Asas* da futura estação de passageiros, em duas páginas (Figura 3). A reportagem, outra vez em estilo *collage*, apresenta fotografias dos dois heróis da aviação brasileira: o aviador e inventor Santos Dumont e o presidente Getúlio Vargas. Fotos da maquete da primeira versão da estação central do aeroporto, do hangar – então em obras, também dos irmãos Roberto – e da fachada da estação de hidroaviões compõe a arte. Desenhos da bandeira do Brasil, de dois aviões e do perfil da Baía da Guanabara servem de pano de fundo para as fotos. O patriotismo em voga juntamente com o grande invento do século XX, o avião, se traduz na combinação perfeita para a propaganda do governo, materializada no novo aeroporto da capital federal. A única frase “O Aeroporto Santos Dumont é tributo de meu governo ao embelezamento do Rio de Janeiro”, assinada por Getúlio, completam as imagens.

Figura 3 – *Collage* publicitária sobre o aeroporto Santos Dumont



Fonte: *Asas*, abril de 1941.

#### 4 DISCURSO DE AFIRMAÇÃO: AS REVISTAS DE ARQUITETURA

A importância do aeroporto, entretanto, não se resume apenas à sua proximidade ao centro e à beleza natural do sítio escolhido. O talento dos arquitetos e irmãos Roberto garantiram notoriedade à estação aeroviária também pela sua qualidade arquitetônica. A confirmação vem na ampla publicação do projeto em importantes revistas especializadas nacionais e internacionais, além da presença em capítulos de importantes e influentes livros de autores estrangeiros sobre a arquitetura brasileira publicados na época, como os célebres *Modern Architecture in Brazil* (MINDLIN, 1956, p. 96-100) e *L'architecture contemporaine au Brésil* (BRUAND, 1969, p. 226-227). Mindlin apresenta o projeto do aeroporto com breve texto, ilustrado por imagens internas do edifício, desenho do corte transversal e da planta baixa do térreo, além de foto da escada escultórica. A fachada voltada à cidade, caracterizada pelos brises verticais, ganham o maior destaque nas duas páginas dedicadas ao terminal. Já Bruand dá mais destaque à estação de passageiros, dedicando quatro páginas ao projeto. Texto explicativo aprofundado acompanha as perspectivas apresentadas ao concurso, juntamente com fotos das fachadas principais, foto do corredor principal e planta baixa do térreo.

Tudo começa com a divulgação do edital do concurso de anteprojetos para a estação central do aeroporto Santos Dumont, em fevereiro de 1937 (*Arquitetura e Urbanismo*, 1937, p. 102-107). Podemos ter uma ideia da importância do concurso, quando verificamos algumas das premissas definidas pela comissão julgadora: “o edifício central de passageiros deve ter caráter monumental” e “as fachadas que dão para a cidade devem possuir tratamento arquitetônico condizente com a situação de destaque e a visibilidade do prédio em relação à cidade” (BARBOSA, 1985). O concurso é julgado em julho do mesmo ano e a equipe dos irmãos Marcelo e Milton Roberto, e as equipes de



Atilio Correa Lima, seguido de Paulo Camargo de Almeida e Renato Mesquita dos Santos estão entre os anteprojetos classificados de maior destaque. Entretanto, entendendo que nenhum dos concorrentes satisfazia plenamente o solicitado, a comissão julgadora convida os cinco melhores trabalhos para uma nova apresentação no prazo de 45 dias. Em setembro ocorre o julgamento final, e o resultado é publicado na edição de nov.-dez. de 1937 da revista *Arquitetura e Urbanismo*<sup>5</sup> (Figura 4), juntamente com as propostas dos cinco finalistas. O anteprojeto vencedor é o da equipe de Marcelo e Milton Roberto. Na edição, o anteprojeto vencedor é ilustrado através de duas fotos da maquete, plantas baixas de locação, do térreo, do pavimento intermediário e dos 2º e 3º pavimentos, dois cortes, duas perspectivas externas das fachadas principais e uma perspectiva interna. Acompanha a edição um texto sobre arquitetura contemporânea, de Marcelo Roberto.

Figura 4 – Anteprojeto da equipe de Marcelo e Milton Roberto, 1º lugar no concurso



Fonte: *Arquitetura e Urbanismo*, nov.-dez. de 1937, p. 298-299.

O edital do concurso deixara claro que o anteprojeto vencedor deveria ser desenvolvido para alcançar a etapa de projeto de execução. A versão definitiva é publicada na PDF de julho de 1938. Além da documentação gráfica está presente um memorial justificativo escrito por Marcelo e Milton Roberto. O texto explicativo da equipe se utiliza de tom profético e patriótico: “O avião está explicando o Brasil. Seu desenvolvimento cimentará e humanizará a unidade desta terra” (ROBERTO; ROBERTO, 1938). Além disso, fica claro a referência à arquitetura de tradição acadêmica:

O Sol, os ventos, os tão decantados e pouco respeitados fatores mesológicos completaram, em harmonia com os princípios eternos da Grande Arquitetura de todas as épocas, o sistema de composição, cuja resultante gráfica agora apresentamos (ROBERTO; ROBERTO, 1938, p. 416).

A versão definitiva apareceria novamente na A.U. de março de 1940 (Figura 5). A edição que se dedica ao “V Congresso Panamericano de Arquitectos”, em Montevideu (cujo cartaz compõe a capa desta edição), publica o projeto do aeroporto que é premiado com medalha de prata na categoria “Edifícios e monumentos públicos”. São expostas três fotos da maquete, mostrando o edifício e a praça em frente.

<sup>5</sup> A ata do julgamento final publicada nesta mesma edição.



Figura 5 – Aeroporto Santos Dumont, Medalha de Prata no V Congresso Panamericano de Arquitectos



Fonte: Arquitetura e Urbanismo, março de 1940, p. 126-127.

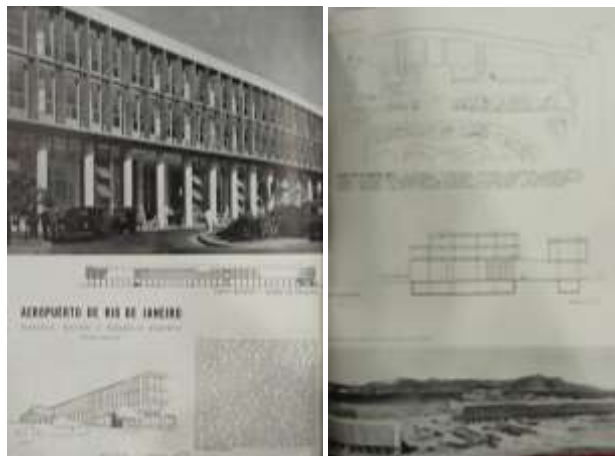
No plano internacional, a obra aparece pela primeira vez em uma das mais importantes revistas internacionais, a francesa *L'Architecture d'Aujourd'hui*, na edição icônica dedicada à arquitetura do Brasil (números 13-14, setembro de 1947). Na edição, são apresentadas uma ou mais obras dos mais representativos arquitetos daquele momento, entre eles os irmãos Marcelo e Milton Roberto. O “Aeroporto do Rio”, ainda em obras, aparece juntamente com outros cinco edifícios da equipe. A publicação dedica quatro páginas ao projeto. Nas duas primeiras, aparece uma grande foto da entrada principal do aeroporto (Figura 6), além dos desenhos da fachada e da perspectiva correspondente abaixo – embora os desenhos apresentados sejam diferentes da foto da fachada realizada –, além de um breve texto. Ali é comentado o andamento da obra, retomada três anos antes e já quase terminada. Se dá destaque ao aspecto construtivo do edifício, que se vale de tecnologia avançada para a época. É citada a utilização dos quebra-sóis articuláveis de cimento-amianto, a utilização da laje de dupla espessura de concreto armado – que permite a passagem de canalizações horizontais –, e o fechamento vertical com elementos pré-fabricados. Ainda é comentado o isolamento térmico do terraço, beneficiado pelo uso de terra e de vegetação. Na página oposta, estão a planta baixa do térreo, um corte transversal e uma foto do conjunto do aeroporto em obras, desde a cidade.

Na terceira página, a revista destaca através de fotos alguns detalhes especiais do edifício, como: a escada escultórica em concreto armado e seus “degraus em balanço”, os quebra-sóis articulados da fachada norte e a moldura de concreto armado da fachada oeste. Uma foto do “grande corredor de despacho do público”, mostrando a perspectiva reforçada pelo colunata, e uma foto desde o primeiro pavimento em direção à Baía da Guanabara, dão ideia da monumentalidade desde o interior do edifício.

A última página é dedicada aos hangares em obra do aeroporto, também projeto dos irmãos Roberto, ilustrado por desenhos e fotos. Na sequência, aparece o projeto da estação de hidroaviões de Attilio Correa Lima, intitulada “Aeroestação do Santos Dumont”. Além da publicação do projeto do aeroporto, dentre outros dos irmãos Roberto, o texto “Dez anos de arquitetura” de Milton Roberto, presidente do instituto dos arquitetos do Brasil completa a contribuição da equipe ao número da revista francesa, ilustrado por fotografias de projetos do escritório.



Figura 6 – Divulgação do aeroporto Santos Dumont na principal revista francesa



Fonte: *L'Architecture d'Aujourd'hui*, setembro de 1947 (versão castelhana).

O aeroporto irá aparecer novamente nas páginas da revista francesa em agosto de 1952, em edição novamente dedicada à arquitetura brasileira. A esta altura a estação já estava finalizada, embora com algumas alterações importantes. Ou seja, o edifício construído significa uma terceira versão do projeto vencedor do concurso de 1937, preservando-se, todavia, sua estrutura básica de composição. A reportagem esclarece que “o projeto final é muito próximo do projeto original, com algumas pequenas modificações” (*L'Architecture d'Aujourd'hui*, 1947). Curioso que apesar das modificações executadas, os desenhos publicados do projeto ainda são os da segunda versão do projeto – os mesmos da edição de 1947. O texto também repete praticamente o mesmo discurso da publicação anterior, glorificando as qualidades tecnológicas do edifício. A novidade é a ênfase dada a questão da separação das circulações verticais entre público e privado, explicada aqui, e ao grande restaurante para 1000 pessoas localizado no mezanino. Completam o artigo cinco fotos do edifício, sendo apenas duas delas externas – uma de cada fachada principal. As imagens internas exibidas demonstram a grande qualidade do espaço interior promovido.

Outra revista nacional que dedica espaço ao aeroporto é a *Habitat*, no número de junho de 1956. Nessa edição é publicada a IV reportagem de uma série chamada “Individualidades na história da atual arquitetura brasileira”. O artigo que tem 16 páginas se dedica inteiramente à obra de MMM Roberto. O aeroporto aparece em duas páginas, logo após o texto introdutório de Geraldo Ferraz. Da mesma forma como nas edições da *L'Architecture d'Aujourd'hui*, aqui também são publicados apenas os desenhos da segunda versão do projeto.

Conforme exposto, o projeto do aeroporto é publicado em diversas revistas especializadas no país, principalmente entre 1938 e 1965. Conseqüentemente, o edifício inaugural da tipologia inédita no país se impõe como um possível referencial para os próximos aeroportos brasileiros. O aeroporto também comparece em importantes revistas internacionais além da *L'Architecture d'Aujourd'hui*, como *Architecture Review* (mar. 1947), *Architectural Forum* (nov. 1947), e até mesmo em revistas menos conhecidas, como a francesa *Technique des Travaux* (1947). Entretanto, na maioria das revistas do exterior, diferentemente das publicações brasileiras, o foco não é o edifício isolado, como um referencial tipológico ou como projeto exemplar isolado. O aeroporto Santos Dumont é apresentado como parte de um conjunto maior: o grupo das manifestações do período de consolidação da arquitetura moderna brasileira, dentro da produção dos irmãos MMM Roberto<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Em 1941 o irmão mais novo, Maurício Roberto, passa a fazer parte da equipe.





## 5 ENCERRANDO O DISCURSO

A obra para ser (re)conhecida precisa ser publicada. O papel da historiografia na construção da história da arquitetura é indiscutível, uma vez que é o veículo na transmissão do conhecimento da crítica especializada, que irá por fim estabelecer quais são as obras e os projetos paradigmas de cada época. Neste sentido, se pode afirmar que o aeroporto Santos Dumont é uma das principais obras do movimento moderno brasileiro, pois foi amplamente publicado e discutido na crítica especializada, através de diversas publicações em revistas e livros. Além disso, se diferencia de outras obras sob o aspecto de também aparecer em outra mídia bastante específica: as revistas de aviação, em variados números publicados entre as décadas de 30 e 40.

As publicações sobre aviação, embora apresentem o projeto do aeroporto e descrevam suas qualidades, contribuem no sentido de afirmação de um governo, através da criação de um monumento urbano. Havia uma intenção por trás da publicação do projeto do aeroporto nas revistas de aviação: o de promover uma das principais contribuições de Getúlio Vargas ao país, em termos de obras públicas. As revistas periódicas de aviação serviram como um excelente veículo de propaganda do regime, embora não oficial: “(...) ‘AVIAÇÃO’ aparece na arena da imprensa periódica brasileira com a intenção de cooperar com as autoridades e as entidades interessadas, no sentido de promover e acelerar o desenvolvimento da aeronáutica do Brasil” (Aviação, 1946).

Já as revistas especializadas de arquitetura corroboram no sentido da divulgação do anteprojeto e na afirmação do edifício do aeroporto como importante obra do movimento moderno brasileiro. Os irmãos Roberto, que já gozavam de certa fama internacional desde o primeiro lugar no concurso da A.B.I. (1936), têm seu prestígio reforçado pelo seu segundo projeto vitorioso, também de caráter público. O projeto da estação central de passageiros é amplamente divulgado nas revistas especializadas – embora os desenhos apresentados não correspondam exatamente ao edifício executado. Aspectos relativos à tecnologia, como os artificios tecnológicos empregados (quebra-sóis, laje de espessura dupla), materiais modernos (concreto armado, cimento-amianto, placas pré-fabricadas) e aspectos relativos à sua localização – como a deslumbrante localização junto à Baía da Guanabara e a proximidade ao centro – são os pontos mais levantados nos breves textos de apoio que acompanham os desenhos e fotografias nas publicações.

O concurso de anteprojeto para a estação central do aeroporto Santos Dumont, além de dotar a capital do país com um edifício fundamental da era moderna, visava a constituição de uma das marcas arquitetônicas do governo de Vargas. Sem entrar no mérito de qualquer questão política, o fato é que o concurso para a estação, cujo edital já esclarecia que deveria ser “monumental”, possibilita uma grande oportunidade de expressão e experimentação a um grupo de talentosos arquitetos. O resultado, através do projeto vencedor dos irmãos Roberto, é a criação de um edifício de atestada qualidade arquitetônica, que se torna com o passar dos anos um verdadeiro monumento urbano para a cidade. Neste sentido, foi fundamental o papel das revistas especializadas na divulgação do projeto e da obra. Independente de intencionalidade de algum periódico, a equipe dos MMM Roberto mereceu ter o projeto do terminal aeroviário do aeroporto Santos Dumont amplamente divulgado pelos veículos correspondentes. E sem dúvida, o reconhecimento de sua importância como objeto arquitetônico pela mídia especializada em sua época ajudou a consolidar o plano de Vargas, o de deixar um – digno – legado para a cidade do Rio de Janeiro.

## REFERÊNCIAS

Arquitetura e Urbanismo. Rio de Janeiro, IAB-DF: março-abril de 1937, p. 102-107.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro, IAB-DF: novembro-dezembro de 1937, p. 295-308.

Asas: sob o auspício do Aero Clube do Brasil. Rio de Janeiro: maio de 1939, capa e p. 8.



\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: março de 1940, p. 29.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: abril de 1940, p. 3.

Aviação. Rio de Janeiro: dezembro, número 11, ano I, 1938, p. 7 e 8.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: março, número 55, ano V, 1942, p. 66.

BARBOSA, Wilson. **Aeroporto Santos Dumont: um grande portal do Rio**. Rio de Janeiro: Editora Revista Aeronáutica, 1985. p. 59.

BRUAND, Yves. **Arquitetura Contemporânea no Brasil**. Tradução Ana M. Goldberger. 3. ed. São Paulo, Brasil: Editora Perspectiva, 1997.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **1939 Aeronáutica Civil – Aviação Comercial**. Rio de Janeiro: 1939, p. 1.

FERRAZ, Geraldo. “Individualidades na história da atual arquitetura brasileira”. In: **Habitat**, junho de 1956.

L’Architecture d’Aujourd’hui. Setembro de 1947, p.66-90.

\_\_\_\_\_. Agosto de 1952, p. 26-27.

MINDLIN, H. (2000). **Modern architecture in Brasil**. New York: Reinhold, 1956, p. 96 a 100.

Revista de Engenharia da Diretoria do Distrito Federal (PDF). Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal, abril de 1933, p. 8-16.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal, janeiro de 1934.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal, abril de 1934, p. 196-198.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal, maio de 1936.

\_\_\_\_\_. Rio de Janeiro, Prefeitura Municipal, julho de 1938.

PEREIRA, Cláudio Calovi. “Os irmãos Roberto e arquitetura moderna no Rio de Janeiro (1936-1954)”. Dissertação (mestrado) – Programa de Pesquisa e Pós Graduação em Arquitetura (PROPAR) da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (FAU-UFRGS). 1993.

ROBERTO, Marcelo; ROBERTO, Milton. “O edifício central do aeroporto Santos Dumont”. In: PDF, julho de 1938, p. 416-417).

SOUZA, Luiz Felipe Machado Coelho de. “Les frères Roberto, architectes. Immeubles d’habitat collectif à Rio de Janeiro”. Tese de doutoramento. Université Panthéon-Sorbonne (Paris), 2006.