

O PÓRTICO CLÁSSICO COMO TERMINAL AÉREO: OS PROJETOS DOS IRMÃOS ROBERTO PARA O AEROPORTO SANTOS DUMONT

Cláudio Calovi Pereira

Em 1937, o Brasil vivia dias de intensa agitação política. Após a Intentona Comunista de 1935, o governo de Getúlio Vargas iniciara manobras com o fim de permitir a continuidade de seu programa modernizador. O golpe de novembro de 1937, que introduz o Estado Novo, visava a assegurar a consecução dos objetivos do regime sem os riscos de uma democracia liberal. No mesmo momento em que Vargas busca através de um governo central forte firmar um conceito de unidade nacional acima dos regionalismos típicos da República Velha, surge o transporte aéreo como meio de integração dinâmica entre as diversas partes do país. Dos 643 passageiros transportados por via aérea no Brasil em 1927, salta-se para 35.190 em 1936.¹ Linhas domésticas regulares passam a ligar as capitais estaduais do litoral, enquanto surgem as primeiras rotas para o interior do país. No plano internacional, além das viagens nos Zeppelins alemães, também torna-se possível viajar de avião à Europa e aos Estados Unidos.



1
Plano Agache: axonometria do centro do Rio de Janeiro (1927-30).

Arquitetura Revista nº 3, 1985/86

○ CONCURSO PARA O AEROPORTO SANTOS DUMONT

O crescimento do tráfego aéreo repercute na capital federal brasileira de então. Em 1933, o Departamento de Aeronáutica Civil (D.A.C.), ligado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, faz publicar na imprensa um anteprojeto para o aeroporto do Rio de Janeiro.² O texto justificativo exalta as localizações de aeroportos próximos aos centros urbanos, em função da economia de deslocamentos. Com isso, busca justificar a escolha da ponta do Calabouço como local do empreendimento (Fig. 1). O terreno em questão havia sido ganho ao mar através de aterro fornecido pelo desmonte do vizinho morro do Castelo. Com essa operação, o centro do Rio de Janeiro ganhara um considerável acréscimo de área plana para seu desenvolvimento, segundo as prescrições do plano Agache, de 1930.³ Todavia, as idéias de Agache para a ponta do Calabouço eram bastante distintas: lá estava prevista a construção de um Panteão Nacional, templo onde se prestará homenagem à memória dos cidadãos que mais contribuíram para a prosperidade da capital.⁴ Um eixo de composição demarcado por espelho d'água e palmeiras imperiais ligaria o grande edifício até as margens da baía, definindo um conjunto simétrico ladeado por parques e jardins públicos. A escolha pelo D.A.C. do Calabouço como local para o novo aeroporto revela a rejeição do projeto do Panteão de Agache. No entanto, a intenção de dotar essa localização privilegiada no contexto da nova cidade com um monumento que lhe fosse compatível foi não somente mantida mas, na verdade, amplificada através do novo aeroporto.

Apesar do anteprojeto de 1933, somente dois anos mais tarde é que o D.A.C. dará passos mais firmes rumo à concretização do aeroporto. Já definido o terreno e nele zoneadas as áreas relativas aos futuros edifícios, são abertos concursos públicos para os projetos das estações de passageiros do então já denominado aeroporto Santos Dumont. As primeiras rotas aéreas internacionais à época estavam sendo operadas principalmente por hidroaviões. Entendendo que essa tendência se consolidaria, o D.A.C. realizou primeiro o concurso correspondente à estação de hidroaviões, que foi julgado em fevereiro de 1937 e vencido pela equipe de Attilio Correa Lima. O edifício resultante tornou-se obra importante dentre as manifestações iniciais da arquitetura moderna brasileira.

O concurso para a estação central de passageiros do aeroporto, a ser disposta numa área retangular de 180 por 60 metros orientada no sentido norte-sul, possuía programa bem mais amplo que a estação de hidroaviões: além do terminal de embarque e desembarque no térreo, dimensionado para movimento bem maior, estava prevista a localização dos serviços técnicos do aeroporto e a sede do D.A.C. nos pavimentos superiores.⁵ O terminal compreenderia o vestíbulo principal, os portões de embarque e desembarque (ligados à alfândega, salas de espera, expedição e recepção de bagagens), comércio, serviços (correios, polícia, banco), restaurante (com vista para a pista) e balcões das companhias (com ligação direta à pista). Os serviços técnicos do aeroporto incluíam

salas para rádio, telefonia, meteorologia e a torre de comando. Para a sede do D.A.C. estavam previstos espaços técnico-burocráticos para quatro departamentos: administrativo, operacional, aeroportos e tráfego, além da gerência do aeroporto e do setor sócio-cultural, que teria auditório e biblioteca. Num tema de projeto com poucos precedentes, o fornecimento de um programa detalhado era elemento bastante importante para os competidores.⁶ Diante do edifício, estavam previstas vias de acesso, áreas de estacionamento e jardins.

Em julho de 1937, um júri organizado pelo IAB-DF e composto por seis arquitetos e um técnico do D.A.C. julga o concurso. Dentre os competidores, destacam-se os irmãos Marcelo e Milton Roberto, que haviam vencido o concurso para a sede da A.B.I. no ano anterior e o vencedor do concurso para a estação de hidroaviões, Atílio Correa Lima, acompanhado por Paulo Camargo de Almeida e Renato Mesquita dos Santos. Entendendo que nenhum dos projetos apresentados cumpria completamente as exigências do programa, o júri seleciona cinco das propostas e concede 45 dias para que seus autores as reapresentem com as retificações necessárias.⁷ Em setembro ocorre o julgamento final, cabendo a vitória ao projeto da dupla Marcelo e Milton Roberto. A equipe de Atílio Correa Lima fica com o segundo lugar.⁸



2

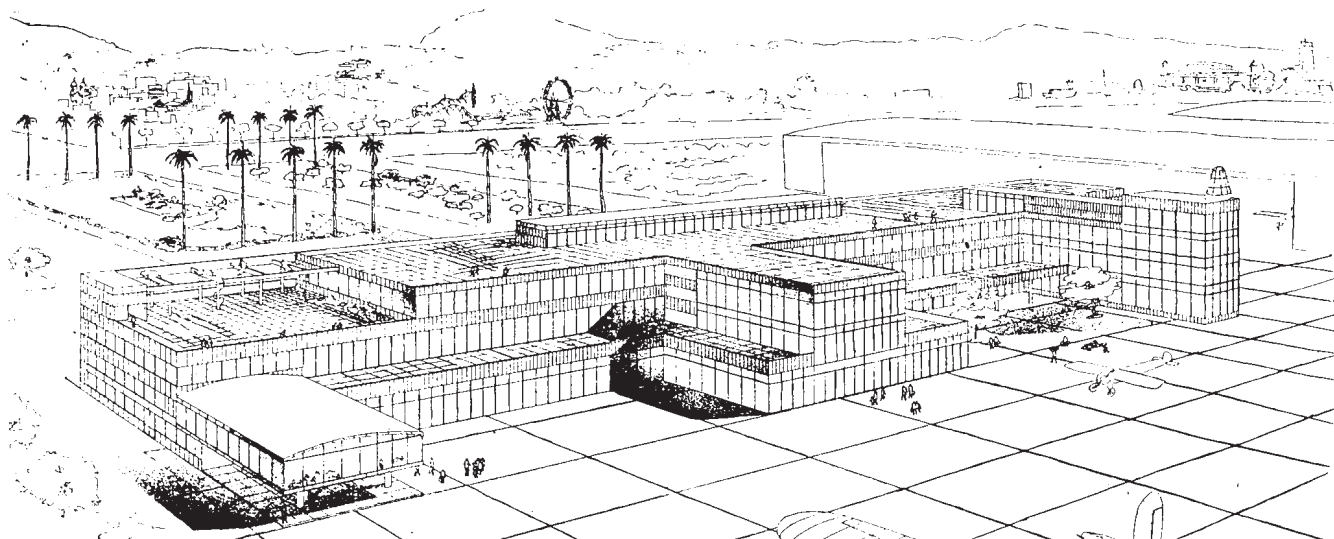
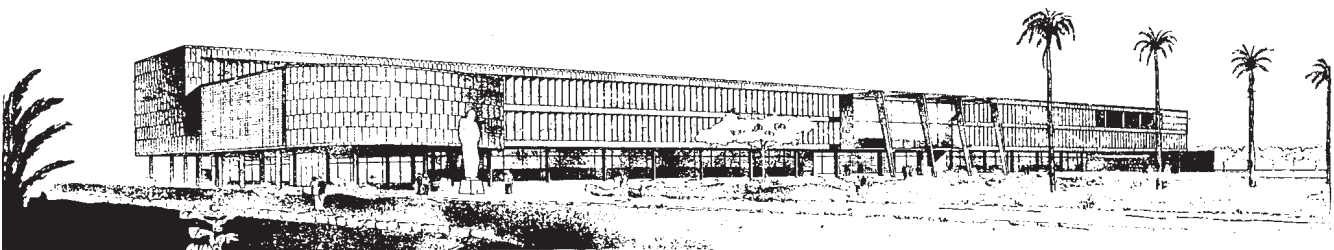
Atílio Correa Lima e outros: implantação do Aeroporto Santos Dumont.

Arquitetura e Urbanismo, nov/dez 1937

3

Atílio Correa Lima e outros: Aeroporto Santos Dumont. Perspectivas das fachadas para a cidade e para a pista de pouso.

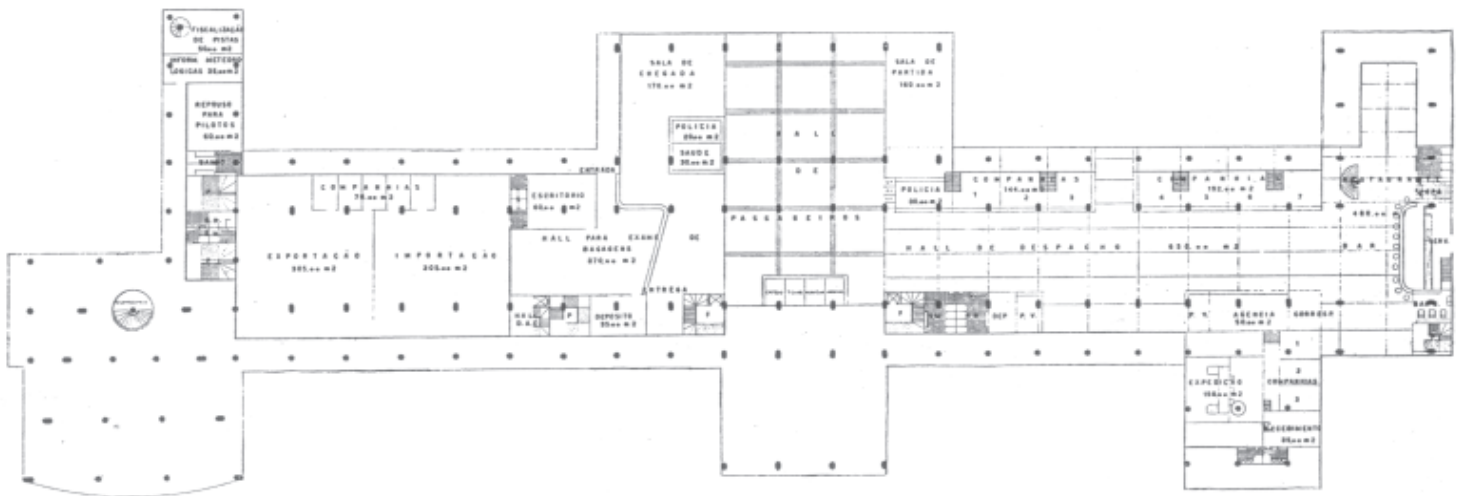
Arquitetura e Urbanismo, nov/dez de 1937



UM PROJETO DO CONCURSO: ATTÍLIO CORREA LIMA

O projeto de Correa Lima é um sóbrio e elegante paralelepípedo alongado, apoiado no nível do solo em pilotis e definido por um volume fechado nos dois pisos superiores, cuja fachada é articulada por duas faixas contínuas de quebra-sóis verticais (Figs. 2 a 4). Animam a longa elevação três irregularidades: à extrema esquerda, um auditório elevado, cujo perfil convexo, revestimento pétreo, adição escultural e disposição no conjunto lembram o auditório do Ministério da Educação e Saúde; à extrema-direita, um terraço vaza a seqüência de quebra-sóis, enquanto no centro da fachada, uma projeção de quatro pilares-viga e caixa envidraçada assinalam o vestíbulo de acesso ao aeroporto.

A planta do térreo revela o caráter centralizador desse espaço de entrada: seu eixo principal conecta cidade e pista de pouso, enquanto ao seu redor estão as salas de partida e chegada. Cruzando o centro desse setor, surge o eixo longitudinal da composição, demarcado por colunas. Sua ala direita contém a parte "pública" do programa: companhias aéreas, correio, bar e restaurante, dispostos nas laterais do percurso. Na ala esquerda estão a alfândega e os setores técnicos. Nos pavimentos superiores, os escritórios são ligados por um longo corredor longitudinal; a face oeste desses setores volta-se para a praça frontal com suas palmeiras imperiais, sendo protegida pelos quebra-sóis. Na face leste, a vista para a pista é privilegiada pela absoluta predominância de panos envidraçados. Tal conformação é totalmente diferente da elevação voltada para a cidade. A leveza translúcida do vidro que reveste sua maior diversidade volumétrica contrasta com o caráter sóbrio e monumental da fachada urbana. Enquanto a cidade requer a solidez material do monumento arquitetônico, o espetáculo tecnológico da aviação parece demandar total transparência, ainda mais quando ao fundo está a vista panorâmica da baía da



4

Attilio Correa Lima e outros: Aeroporto Santos Dumont.
Planta do pavimento térreo.

Arquitetura e Urbanismo, nov/dez de 1937

Guanabara. Esta é a razão pela qual, apesar da intensa insolação leste pelas manhãs, o projeto faz concessão a uma elevação sem proteção solar adequada. A estrutura independente, que autonomiza vedação e suporte, permite esta caracterização diferenciada: diante da cidade, pilotis recuados no térreo sustentam o corpóreo volume; frente à pista, uma tênue cortina de vidro projeta-se adiante da linha de suportes, desde o solo até o topo do edifício. Parece evidente a falta de articulação entre as duas soluções de elevações.

OS VENCEDORES DO CONCURSO: MARCELO E MILTON ROBERTO

A vitória de Marcelo e Milton Roberto no concurso do terminal do aeroporto Santos Dumont representa o segundo triunfo da equipe em concursos importantes na capital da república. Nem mesmo um ano havia passado desde a conquista do primeiro lugar no concurso para a sede da Associação Brasileira de Imprensa (A.B.I.), julgado em junho de 1936. A relevância desses resultados colocou rapidamente a jovem equipe de arquitetos nas manchetes de publicações especializadas, tanto no país como no exterior.

Formalmente menos unitário que o projeto de Correa Lima, o edifício de Marcelo e Milton Roberto apresenta um grande volume retangular em projeção que subdivide o volume principal em dois tramos de dimensões diferentes (Figs. 5 e 6). Esse volume contém vestíbulo principal no térreo e salão de conferências no segundo pavimento, além de concentrar todos os acessos de público e funcionários (que estavam dispersos no projeto de Correa Lima). A caracterização do setor como ponto principal da composição é enfatizada pela projeção do volume sobre o arruamento de chegada, demarcando a entrada do aeroporto. O resto da fachada define-se por uma longa barra apoiada em pilotis e protegida por quebra-sol em grelha ortogonal. A única exceção é o volume de acesso do diretor do D.A.C., que consiste numa repetição em escala menor do tema do pórtico principal, à direita deste.

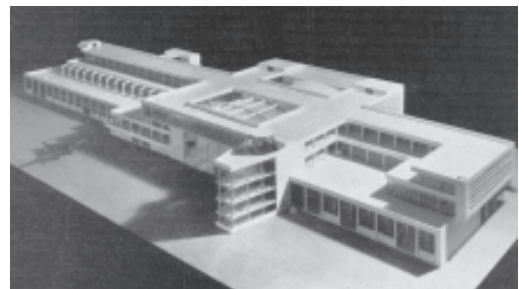
A resolução em planta é bastante semelhante à do projeto visto anteriormente no que tange à disposição dos espaços, o que evidencia as exigências do edital do concurso (Figs. 7 a 10). Junto ao vestíbulo principal, com ampla vista para a pista, estão as salas de embarque e desembarque. À esquerda, o setor de alfândega; à direita, um eixo transversal ao vestíbulo, ladeado por balcões de companhias aéreas e demais serviços. Dentre as diferenças, nota-se no projeto dos Irmãos Roberto um fechamento dos

5

Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont.

Maquete vista desde a pista de pouso.

Arquitetura e Urbanismo, nov/dez de 1937



6

Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont.

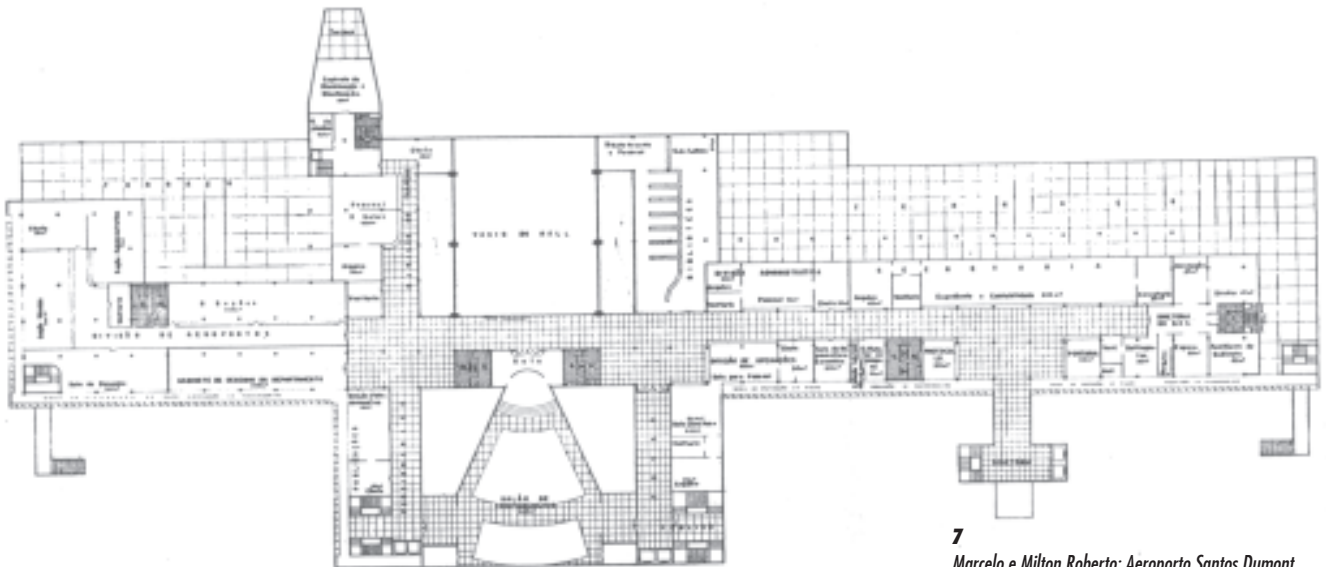
Maquete vista desde a cidade.

Arquitetura e Urbanismo, nov/dez de 1937



extremos da composição por partes menos “públicas” do programa, contrapostas à permeabilidade do vestíbulo e do eixo longitudinal até a saída secundária. Além disso, a dupla vencedora enfatiza a importância do volume principal: torre de controle e restaurante, deslocados por Correa Lima para as extremidades, aqui estão ladeando o vestíbulo, conferindo-lhe um caráter centralizador na composição. Por sua vez, o projeto de Correa Lima valoriza o percurso do espaço pela polarização das extremidades.

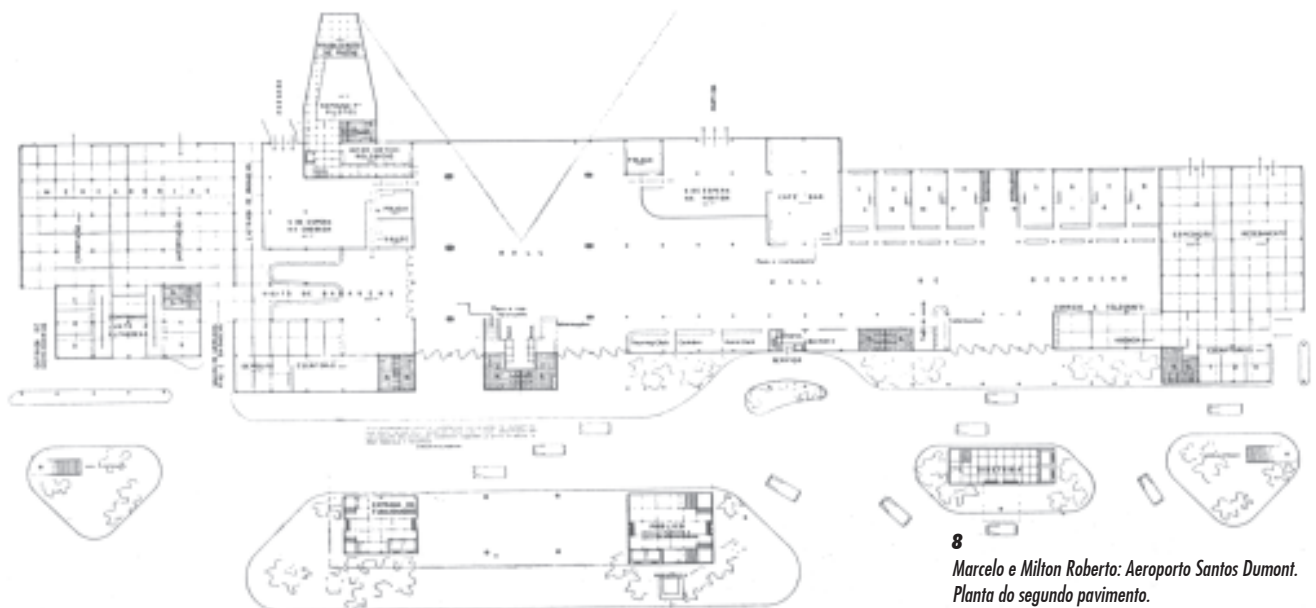
Todavia, a centralização empregada pelos Irmãos Roberto não é literal. O eixo do volume principal não coincide com o centro geométrico do edifício. Sua localização, assim como a dos principais eixos e volumes da composição, obedece ao emprego da secção áurea. A partir da decomposição áurea das medidas longitudinais do retângulo-base, são fixados os limites dos volumes, dispostas as circulações e localizados outros



7

Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont.
Planta do pavimento térreo.

Arquitetura e Urbanismo, nov/dez de 1937



8

Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont.
Planta do segundo pavimento.

Arquitetura e Urbanismo, nov/dez de 1937

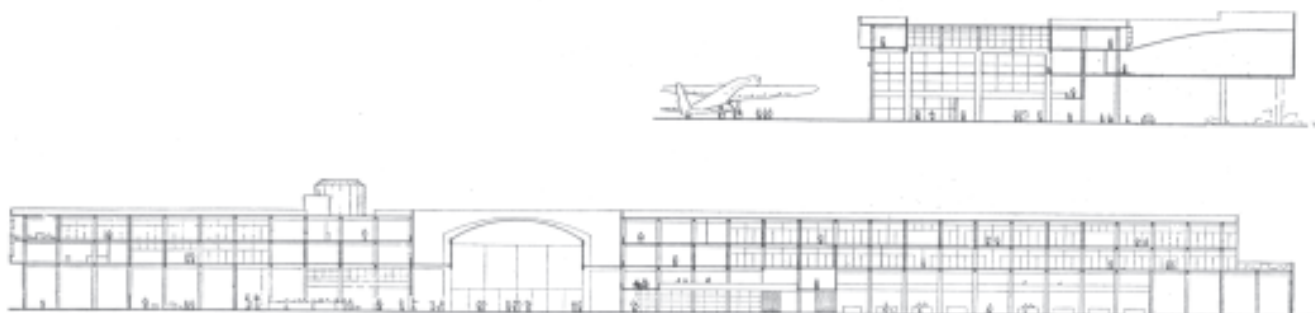
elementos do projeto, como torre de controle e acessos. Com esse procedimento, no dizer de Bruand, as regras clássicas eram postas a serviço da técnica moderna, numa clara demonstração de seu valor perene.⁹ Na verdade, trata-se de um reflexo do substrato teórico acadêmico adquirido por Marcelo e Milton Roberto em seus anos de estudo no curso de arquitetura da Escola Nacional de Belas Artes (E.N.B.A.) do Rio de Janeiro. O ensino acadêmico daquela instituição mantinha um estatuto teórico de projeto cujos procedimentos compositivos abstratos traduziam a manutenção, em pleno século XX, dos “princípios eternos” que haviam caracterizado a “grande arquitetura de todas as épocas”.¹⁰ O tratado de Julien Guadet (*Éléments et Théorie de l’Architecture*) publicado em 1902, demarcava o ponto mais alto desse esforço na École des Beaux-Arts de Paris, o qual igualmente repercutia em sua congênere carioca.

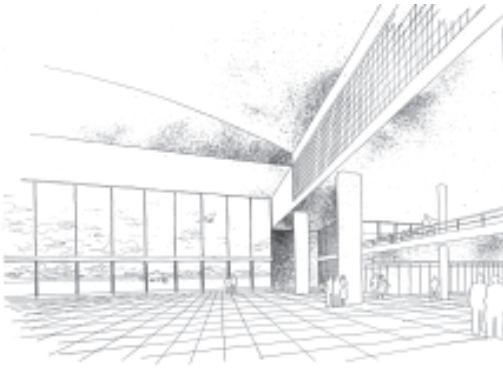
Tendo em vista que a retórica modernista preconizava uma arquitetura emancipada do passado e gerada a partir de considerações técnicas e funcionais, como explicar essa convivência harmônica entre tradição acadêmica e modernidade na arquitetura dos Irmãos Roberto? A pergunta traz a lume um aspecto bastante singular da contribuição brasileira no quadro teórico da arquitetura moderna. Em seu texto “Razões da Nova Arquitetura” (1934), Lúcio Costa descarta o discurso da ruptura com o passado, afirmando ser o mesmo “destituído de qualquer significado real”.¹¹ Lúcio insiste em distinguir dois pontos: de um lado está a questão essencial da composição arquitetônica; do outro, estão as considerações de ordem técnica e programática. As últimas são absolutamente autônomas em relação às tradições arquitetônicas do passado. “Quanto à primeira, prende-se a nova arquitetura às que já passaram - indissolúvelmente”.¹² Lúcio Costa vê a arquitetura moderna distinta das anteriores em seu sentido e forma, mas guiada por aquilo que elas tinham de permanente: seus princípios e suas leis. Tais considerações fazem eco a Julien Guadet, que, ao definir os princípios gerais da arte e da arquitetura, afirma que “tais princípios são os mesmos em todas as épocas artísticas, apesar das mais profundas diferenças nas formas exteriores”.¹³ As teses de Lúcio Costa, externadas e amadurecidas desde sua breve experiência na direção da E.N.B.A. em 1930, fornecem o marco teórico sobre o qual se desenvolve a prática de um grupo de jovens arquitetos no Rio de Janeiro a partir de 1936, do qual fazem parte Oscar Niemeyer, Affonso Eduardo Reidy, Jorge Moreira e os irmãos Marcelo e Milton Roberto.¹⁴

9

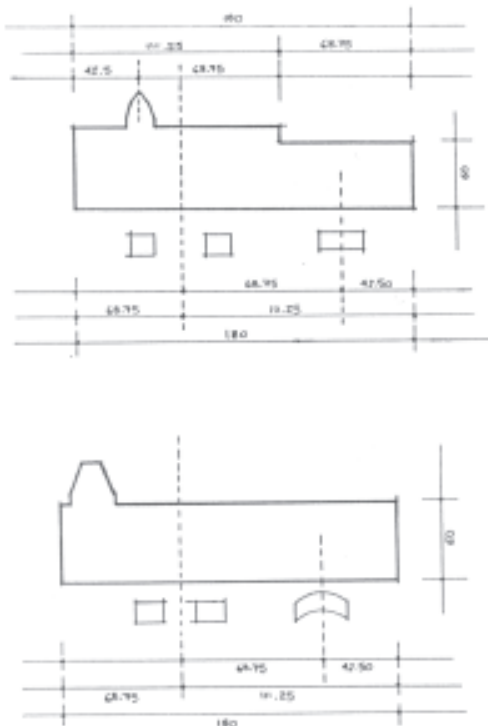
Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont. Cortes.

Arquitetura e Urbanismo, nov/dez de 1937





10
Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont.
Perspectiva do hall.
 Arquitetura e Urbanismo, nov/dez de 1937



11
Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont. Uso da seção áurea nas plantas dos projetos de 1937 e 1938.
 PEREIRA, Cláudio Calovi, 1993

Assim, não é sem motivo que as manifestações teóricas de Marcelo e Milton Roberto sejam sempre caracterizadas pela menção conjunta dos princípios intemporais verificáveis na tradição arquitetônica com os elementos da arquitetura corbusiana, que constituíam a expressão plástica dos tempos modernos.¹⁵ Assim explica-se também um aeroporto Santos Dumont cuja modernidade se constrói a partir dos ditames da proporção áurea, dos ritmos dos intercolúnios e da ordenação axial.

As possibilidades de uma composição ao mesmo tempo moderna e tradicional revelam-se em outros aspectos do projeto. Os volumes das entradas foram estabelecidos por divisões áureas da dimensão longitudinal do edifício (Fig. 11). Isso impede a marcação da centralidade da composição, afastando-se do recurso tradicional da expressão de simetria bilateral.¹⁶ Contudo, tal centralidade ainda pode ser sugerida sutilmente. Tal é o papel do grupo escultórico monumental situado à direita do volume de entrada, colocado no ponto médio da dimensão longitudinal do edifício. O monumento é também o coroamento da perspectiva da avenida que faria acesso frontal ao aeroporto. As fachadas para a cidade e para a pista repetem o contraste já verificado no projeto de Correa Lima. Contudo, na proposta de Marcelo e Milton, maior unidade é alcançada pelo emprego de pilotis de dupla altura que articulam ambas as fachadas, no nível do solo. A elevação para a pista apresenta a cortina de vidro por trás da seqüência rítmica de colunas (exceções feitas à torre de controle e janela panorâmica do vestíbulo). A conformação volumétrica dessa face é mais diversificada: os pavimentos superiores recuam em relação ao volume-base, criando grandes terraços que permitem a visualização do movimento das aeronaves.

○ PROJETO EXECUTIVO DE 1938

O edital do concurso deixara claro que o anteprojeto vencedor seria desenvolvido para alcançar a etapa de projeto de execução. Em julho de 1938, a versão final do projeto vencedor é publicada.¹⁷ Acompanha a documentação gráfica um memorial justificativo assinado por Marcelo e Milton Roberto. Ideologia nacionalista e o tom profético das vanguardas modernas estão presentes no texto: “O avião está explicando o Brasil. Seu desenvolvimento cimentará e humanizará a unidade desta terra”.¹⁸

Mas as conexões com as tradições arquitetônicas logo seguem: “As cidades, cada vez mais, são penetradas e deixadas pelos ares. O local de pouso e de decolagem dos aviões tornou-se o pórtico das cidades”.¹⁹

Os procedimentos compositivos são então explicitados: “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.”

"...A secção de ouro. O corte de reta que encantava Leonardo tem sido objeto de profundas pesquisas de um grande número de estetas que provam que esta divisão do espaço é verificada não somente nas imortais obras de arte, mas nas proporções do corpo humano, na cristalografia, na botânica, etc. Sua presença é quase sempre constatada quando o equilíbrio, a serenidade e os valores justos das formas despertam nos normais sensações indiscutíveis de encantamento".²⁰

Marcelo e Milton seguem explicando em que aspectos os recursos da tradição arquitetônica traduziram-se em soluções de projeto. Mencionam a divisão e subdivisão do retângulo do terreno segundo a secção áurea, que também orienta a disposição dos espaços e volumes. Igualmente



12

Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont.
Perspectiva aérea.

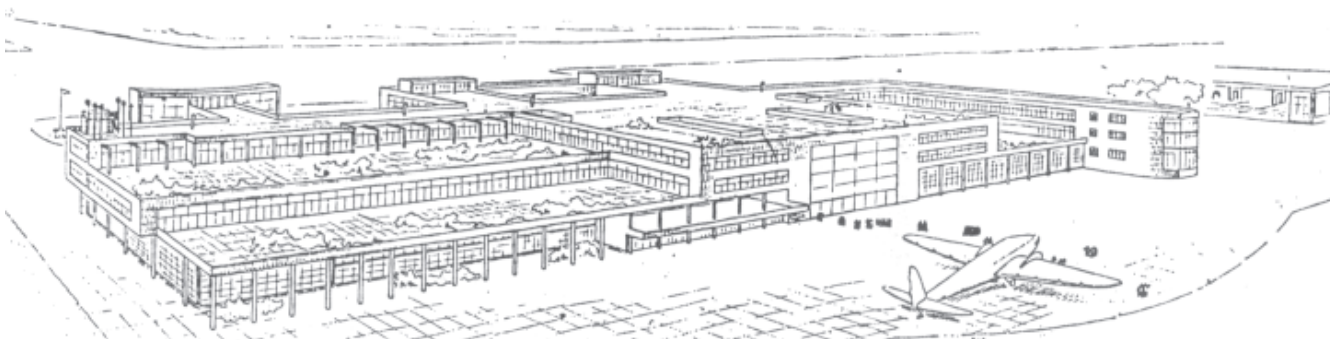
PDF, julho de 1938



13

Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont.
Perspectiva com vista da cidade.

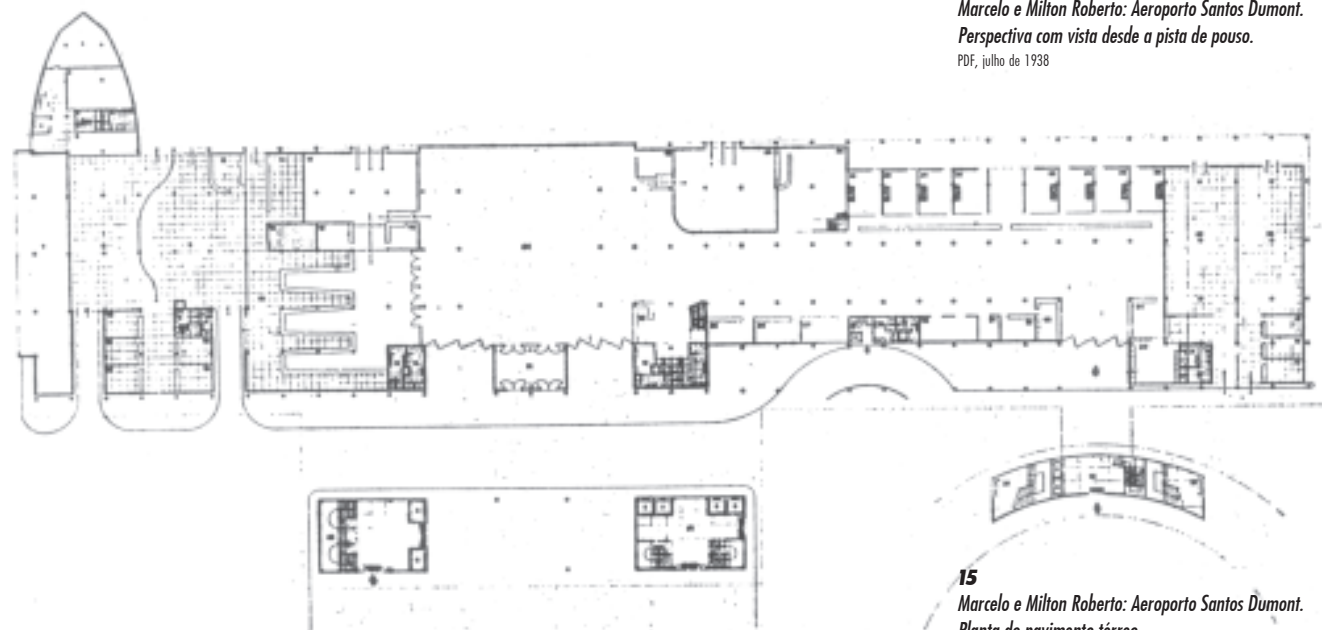
PDF, julho de 1938



14

Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont.
Perspectiva com vista desde a pista de pouso.

PDF, julho de 1938



15

Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont.
Planta do pavimento térreo.

PDF, julho de 1938

referem-se ao uso conjunto dos materiais eternos (granito, mármore, madeira, cerâmica) combinados às mais recentes criações da técnica contemporânea (lâminas metálicas, alvenarias translúcidas, aglomerados de fibras, etc.), que completarão e revestirão a ossatura de concreto armado.²¹ Desse modo, a composição e caracterização de um edifício com poucos precedentes diretos e emblemático da era da máquina apelam às fontes da tradição disciplinar.

O projeto executivo mantém as características básicas da composição vencedora do concurso (Figs. 12 a 15). No volume do edifício são alterados o posicionamento da torre de comando (deslocada para a extremidade norte), a configuração do acesso para a direção do D.A.C. (definida agora por volume côncavo) e o tratamento da fachada principal, onde passam a ser usados quebra-sóis com lâminas verticais fixas.

A disposição planimétrica permanece quase inalterada, afora o deslocamento da torre de comando. Nota-se, entretanto, que o papel do sistema colunar como definidor de planos e seqüências espaciais é realçado. O eixo de circulação longitudinal é agora marcado por uma nave de 16 pares de colunas de dupla altura, com intercolúnios regulares. A fachada para a pista, sem a interrupção do volume da torre (deslocado para a extremidade), é articulada por 26 colunas do mesmo tipo, que são interrompidas diante do plano envidraçado do vestíbulo (correspondente à omissão de sete colunas) e que aparecem trespassadas na projeção do terraço do restaurante (correspondente a seis colunas). Toda a planta do aeroporto é organizada por uma grelha ortogonal, com 36 intercolúnios de cinco metros no sentido longitudinal e cinco intercolúnios de 6,5 ou 8,5 metros no sentido transversal. Apesar disso, persiste uma certa falta de unidade na volumetria do edifício: as possibilidades latentes no uso da grelha de pilotis e na disposição de galerias e pórticos colunares se dispersam na fragmentação em episódios volumétricos.

Não foi possível aos Irmãos Roberto ver este projeto materializado: iniciadas as fundações, a obra foi interrompida, sendo retomada somente em 1944, já segundo novas modificações sobre o projeto executivo.

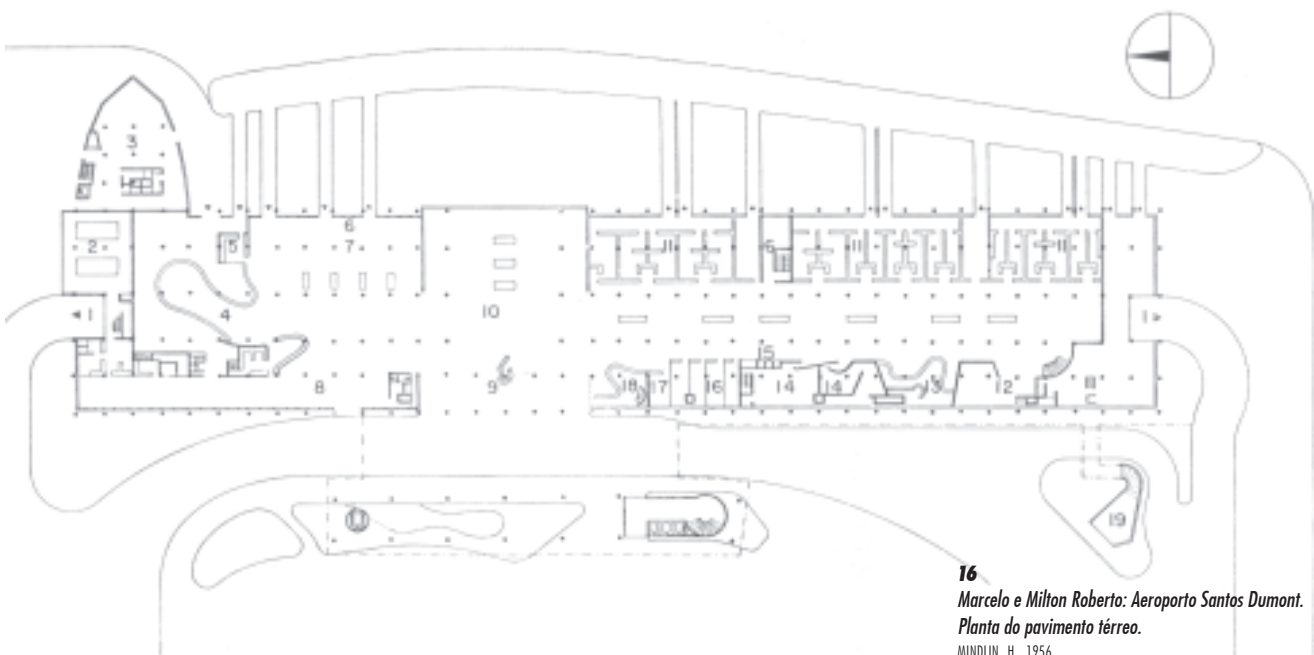
○ PROJETO EXECUTADO EM 1944

No ano de 1943, o panorama da guerra na Europa começava a mudar. A perspectiva de uma vitória aliada criava uma nova atmosfera política no Brasil.²² O ditador Getúlio Vargas prepara sua saída do poder, e isso irá traduzir-se na aceleração de uma série de obras públicas cuja conclusão possa simbolizar seu legado à nação. Dentre elas está o edifício do Ministério da Educação e Saúde, iniciado em 1937 e que será inaugurado em outubro de 1945, pouco menos de um mês antes da deposição de Vargas pelos militares.

Interrompida desde 1938, a obra do Santos Dumont será retomada em 1944. O edifício construído representa uma terceira versão do projeto vencedor do concurso de 1937, preservando-se todavia sua estrutura básica de composição (Figs. 16 a 18). Com relação a esse projeto, Bruand afirma

o seguinte: “Comparando-se o projeto original de 1937 com aquele construído em grande parte em 1944, percebe-se que as alterações introduzidas correspondem principalmente à supressão dos terraços-jardim, dispostos em vários andares, e à definição de todo o bloco principal num volume simples, próximo do paralelepípedo. A área destinada à diretoria da aeronáutica civil era assim consideravelmente ampliada, ganhando o edifício em clareza e homogeneidade aquilo que perdia em diversidade”.²³ Ao comentário de Bruand parece escapar a percepção de que a alegada diversidade dos primeiros projetos expressava uma excessiva fragmentação e falta de articulação entre as partes do edifício. Na fachada para a cidade, os arquitetos mantêm um grande volume em projeção que demarca a entrada principal, sendo que o acesso privativo para a direção do D.A.C. na outra extremidade desaparece. Em seu lugar surge uma escadaria externa de acesso ao terraço-restaurante. Essa mudança permite uma melhor visualização da colunata do volume principal. Contudo, nem o volume de entrada nem a escadaria externa serão construídos, o que irá conferir total unidade a esta elevação (Fig. 19). A fachada urbana do aeroporto torna-se assim um grande paralelepípedo alongado, apoiado numa seqüência ininterrupta de 39 colunas de dupla altura com intercolúnios constantes. O volume superior, correspondente aos dois pisos do D.A.C., é coberto por uma longa moldura ortogonal cujas subdivisões retangulares receberiam lâminas de quebra-sóis verticais. Como o alinhamento do térreo e sobrelojas está recuado em relação ao volume dos pisos superiores e a linha de suportes, a longa seqüência colunar torna-se um embasamento de caráter verdadeiramente clássico, na elegância rítmica de sua vista em perspectiva.

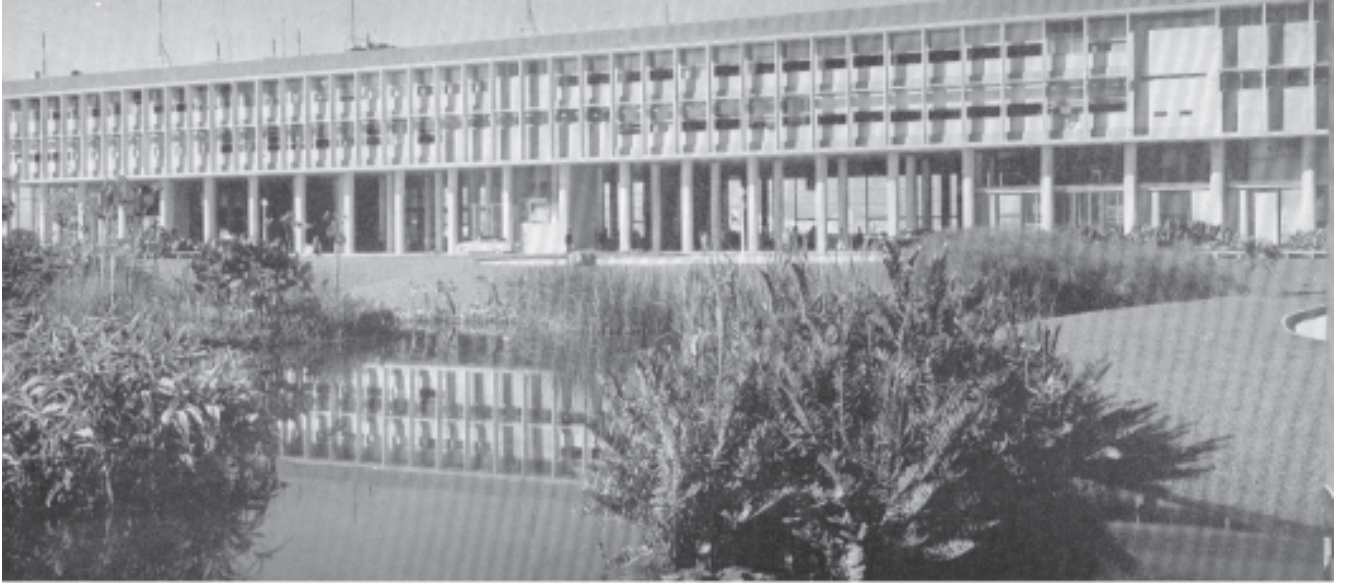
Maior unidade também é alcançada pelos arquitetos na fachada voltada para a pista (Fig. 20). Suprimidos os terraços e conformado um volume único, é organizada uma seqüência colunar semelhante à da face



16

Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont.
Planta do pavimento térreo.

MINDLIN, H., 1956

**17**

*Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont.
Fachada principal para a cidade.*

MINDLIN, H., 1956

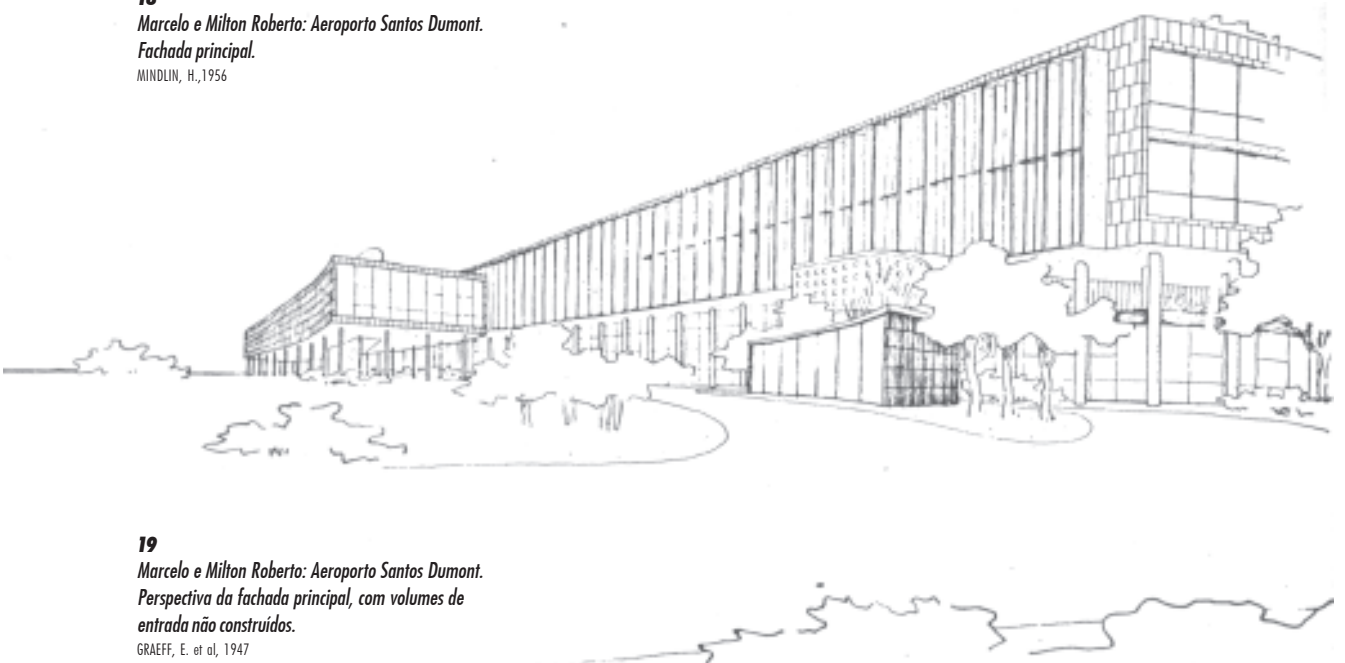
**18**

*Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont.
Fachada principal.*

MINDLIN, H., 1956

urbana. Entretanto, as colunas voltadas para a pista são colossais, abrangendo os quatro pisos do edifício e tendo a projeção da platibanda como cornijamento final. A seqüência colunar monumental é animada por três contrapontos em equilíbrio: o volume da torre de controle (na extremidade norte), a grande moldura do vestíbulo principal (ao centro, onde três colunas são omitidas) e o ressalto elevado do terraço-restaurante (ao sul e trespassado pelas colunas).

A solução planimétrica mantém a disposição do projeto executivo, com uma exceção: o restaurante é deslocado para a extremidade sul, desconcentrando-se as atividades antes localizadas ao redor do vestíbulo e enfatizando-se a circulação ao longo do eixo longitudinal da composição. O acesso principal, agora sem o volume de entrada, configura-se como propileu interiorizado: duas linhas de cinco colunas demarcam a entrada do vestíbulo. Ultrapassadas essas colunas, surge um amplo espaço livre

**19**

*Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont.
Perspectiva da fachada principal, com volumes de
entrada não construídos.*

GRAEFF, E. et al, 1947

de dupla altura, onde se descortina a grande abertura envidraçada, provendo uma vista panorâmica da pista com o pano de fundo da baía da Guanabara e das montanhas ao redor. Nesse ponto, somente as colunas das extremidades tem prosseguimento, deixando livre o espaço central para a contemplação do espetáculo paisagístico-tecnológico (Fig. 21). Voltando-se os olhos para as laterais do vestíbulo, percebe-se então o grande eixo longitudinal do aeroporto, articulado por um corredor colunar que define uma imponente nave principal. À direita está o percurso maior, rumo ao restaurante e terraço e passando pelos balcões das companhias, comércio e serviços do aeroporto. A nave colunar de dupla altura é percebida como seqüência linear do espaço do vestíbulo. Nas laterais, os espaços são dispostos em dois pavimentos. As lajes das sobrelojas não tocam as colunas centrais, ligando-se a elas através de consoles²⁴. De igual modo, balcões, divisórias e paredes no térreo estão recuados das linhas de suportes. Tais artifícios permitem que seja preservada íntegra a percepção das seqüências colunares (Fig. 22).

A disposição final do edifício revela com maior clareza uma organização planimétrica biaxial em cruz. Uma possível leitura desse edifício, que, segundo seus próprios autores, tanto deve à grande arquitetura de todos os tempos, é a de composição de planta em cruz latina verificada em exemplos de arquitetura eclesíástica, tais como as basílicas de Brunelleschi.²⁵ No eixo longitudinal encontramos a nave principal e sob os mezaninos, as naves laterais mais baixas. À altura do vestíbulo, é introduzido o eixo do transepto, que em igrejas corta as naves transversalmente diante do altar principal. Todavia, as novas funções requalificam os significados tradicionais: a entrada agora se dá pelo lado oeste do eixo menor (transepto), enquanto o altar da tecnologia moderna está na extremidade leste, como amplo vitral transparente, cuja imagem é o movimento das aeronaves e o vaivém dos passageiros. No espaço tradicionalmente reservado ao altar (extremidade norte do eixo longitudinal) estão o portão de desembarque, entrega de bagagens e alfândega.

O projeto final do aeroporto Santos Dumont introduz um dado que não comparecera nos projetos anteriores. A identificação com a arquitetura moderna corbusiana associada ao substrato compositivo acadêmico continuam presentes, mas agora são acompanhados pelo intento de assinalar o caráter local dessa arquitetura moderna em terras brasileiras. Em 1944, já estava quase concluído o edifício do Ministério da Educação e Saúde e havia sido terminado o conjunto da Pampulha, onde planos e volumes sinuosos, lajes recortadas organicamente, marquises em balanço, revestimentos cerâmicos e paisagismo tropical são evidências do caráter nacional da arquitetura moderna brasileira.²⁶ Os Irmãos Roberto mostram-se participantes dessa tendência, fato demonstrado no projeto final do aeroporto Santos Dumont pelo uso de bordos de laje e balcões sinuosos, escadas helicoidais, lajes apoiadas em pilotis através de consoles e pelo paisagismo tropical de Burrell Marx na praça diante do edifício. Entretanto, vale observar que muitos desses elementos já estavam presentes na



20

Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont.
Fachada desde a pista de pouso.

MINDLIN, H., 1956



21

Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont.
Vista do hall principal.

MINDLIN, H., 1956



22

Marcelo e Milton Roberto: Aeroporto Santos Dumont.
Vista do eixo de circulação longitudinal.

MINDLIN, H., 1956

arquitetura anterior da equipe desde o pioneiro projeto de 1936 para a sede da A.B.I. (cuja inauguração em 1938 precede em muito os edifícios acima mencionados).

CONCLUSÃO

Tal como executado em 1944, o terminal de passageiros do aeroporto Santos Dumont é uma das mais importantes expressões de maturidade dos anos iniciais da arquitetura moderna brasileira. Exemplar de um novo tema de projeto emblemático da modernidade na época, o edifício dos Irmãos Roberto expressa as potencialidades de uma conjunção particularmente brasileira: disciplina acadêmica, linguagem moderna e caráter nacional. Recuperar a história da concepção deste edifício e afirmar objetivamente o seu valor como experiência projetual é dever obrigatório, de modo que sejam preservadas as imagens do edifício original e também as lições de arquitetura que permeiam sua estrutura, seus espaços e seus materiais tal como dispostos por Marcelo e Milton Roberto.

NOTAS

- 1 Dados extraídos de *Arquitetura e Urbanismo*. Rio de Janeiro, IAB-DF, p. 289, nov./dez. 1937.
- 2 Ver PDF nº 4, ano 2. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal, abr. 1933, p. 8-16.
- 3 AGACHE, Alfred. "Plano de remodelação do Rio de Janeiro", in PDF (vários números entre 1933 e 1935).
- 4 Cf. AGACHE, in PDF, novembro de 1933, p. 37.
- 5 Edital do concurso publicado em *Arquitetura e Urbanismo*. Rio de Janeiro, IAB-DF, março-abril de 1937, p. 102-107. O edital inclui bibliografia listando 15 publicações européias e norte-americanas recentes sobre aeroportos (livros e artigos de revistas especializadas).
- 6 Para obter tais dados, o D.A.C. enviara técnicos à Europa para visitarem aeroportos. Destaque especial foi dado ao novo terminal do aeroporto de Paris (Le Bourget), então em construção. Cf. *Arquitetura e urbanismo*. Rio de Janeiro, IAB-DF, março-abril de 1937, p. 81-85, e nov.-dez. 1937, p. 281.
- 7 Cf. ata do julgamento final publicada em *Arquitetura e Urbanismo*. Rio de Janeiro, IAB-DF, nov.-dez. de 1937, p. 295-297.
- 8 Os cinco projetos finalistas foram publicados em *Arquitetura e Urbanismo*. Rio de Janeiro, IAB-DF, nov.-dez. de 1938, p. 298-313.
- 9 BRUAND, Yves. *Arquitetura Contemporânea no Brasil*. São Paulo, 1981, p. 97.
- 10 Termos empregados por Marcelo e Milton Roberto no memorial do aeroporto Santos Dumont (PDF, julho de 1938, p. 416-417).
- 11 COSTA, Lúcio. "Razões da nova arquitetura" in: *Sobre Arquitetura*. Porto Alegre, CEUA, 1962, p. 22.
- 12 COSTA, 1962, p. 21.
- 13 GUADET, Julien. *Éléments et Théorie de l'Architecture*. Paris, Librairie de la Construction Moderne, 1909 (vol. 1), p. 87.
- 14 Sobre o pensamento de Lúcio Costa, ver os artigos fundamentais de Carlos Eduardo Comas: "Arquitetura moderna brasileira: experiência a re-conhecer" in: *Arquitetura Revista nº 5* (1987), p. 22-28; e, "Da atualidade do seu pensamento" in: *Arquitetura & Urbanismo nº 38* (out./nov. 1991), p. 69-74.
- 15 ROBERTO, Marcelo. "O pensamento de Marcelo Roberto", in: *Arquitetura*, n. 28, 1964, p. 3-13.
- 16 Os projetos classificados em terceiro e quarto lugar no concurso apresentam linguagem moderna combinada com ênfase literal no centro da composição por volume em projeção.
- 17 BRUAND, 1981, p. 96-99. PDF. Rio de Janeiro, Prefeitura Municipal, julho de 1938, p. 415-420.
- 18 PDF, julho de 1938, p. 415.
- 19 PDF, julho de 1938, p. 416.
- 20 PDF, julho de 1938, p. 416-417.
- 21 PDF, julho de 1938, p. 419-420.
- 22 SKIDMORE, Thomas. *Brasil: de Getúlio a Castelo*. Rio de Janeiro, 1982, p. 72.
- 23 BRUAND, 1981, p. 97.
- 24 Consoles desse tipo foram introduzidos no apoio da laje da área de exposições do Ministério da Educação e Saúde, no projeto da equipe brasileira (1937).
- 25 Em "Razões da nova arquitetura", Lúcio Costa menciona Brunelleschi e Le Corbusier como exemplo dos poucos "arquitetos de gênio desconcertantemente originais" que introduzem novos paradigmas na história da arquitetura (ver COSTA, 1962, p. 24).
- 26 Tanto o Ministério da Educação e Saúde como os edifícios da Pampulha foram publicados em 1943 no catálogo da exposição "Brazil Builds". Ver GOODWIN, Philip. *Brazil Builds*. New York, MoMA, 1943.

Cláudio Calovi Pereira

Graduado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo do Instituto Ritter dos Reis (1985). Mestre em arquitetura pelo PROPAP-UFRGS (1993). Doutor em arquitetura (PhD) pelo H.T.C. - PhD Program in History, Theory and Criticism of Architecture, Massachusetts Institute of Technology (1998). Professor do Departamento de Arquitetura e do PROPAP - UFRGS. Membro da comissão coordenadora do PROPAP.