

## MUSEU AEROESPACIAL: UM ACERVO A SER DESCOBERTO

Fabiana Costa Dias – (mestranda PPGARQ – UNIRIO, Museu Aeroespacial)  
Jefferson Eduardo dos Santos Machado – (doutor em História Comparada PPGHC / UFRJ, Museu Aeroespacial)  
Rachel Motta Cardoso – (doutora em História – PPGHCS/COC/FIOCRUZ, Museu Aeroespacial)

### RESUMO

Esse artigo tem como objetivo apresentar o Museu Aeroespacial (MUSAL) e seu acervo. O MUSAL é uma Organização Militar (OM) do Comando da Aeronáutica (COMAER) e tem como finalidade “preservar a memória da Aeronáutica brasileira por intermédio do seu acervo histórico” (BRASIL, ROCA 21-41, p.7). Nesse sentido, a questão central será compreender se os documentos do acervo do Arquivo Histórico pertencentes ao Museu Aeroespacial (MUSAL) constituem a memória da Aeronáutica. Ao lado disso, pretendemos afirmar a instituição como local de trabalho e de ofício dos profissionais das ciências humanas, principalmente daquelas ligadas diretamente a seu objetivo que é a preservação da memória da Aeronáutica (Aviações Civil, Militar e Naval), em um primeiro momento, e, posteriormente, da Força Aérea Brasileira. Assim, pretendemos demonstrar a partir de um estudo de caso como as fontes museológicas, arquivísticas e bibliográficas do Museu Aeroespacial se apresentam como fontes, constituindo um rico material de pesquisa.

Palavras-chave: museu, arquivo, história

### ABSTRACT

*This article aims to present the Aerospace Museum (MUSAL) and its collection. The MUSAL is a Military Organization (MO) of the Aeronautics Command (COMAER, initials in portuguese) and aims to "preserve the memory of the Brazilian Air Force through its historical collection" (BRASIL, ROCA 21-41, p.7). In this sense, the central issue is to understand whether the documents of the Historical Archive of the collection belonging to the Aerospace Museum (MUSAL) constitute the memory of Aeronautics. Beside this, we aim to affirm the institution as a workplace and trade professionals of the human sciences, especially those linked directly to the goal that is to preserve the memory of Aeronautics (civil aviations, Military and Naval), at first, and later, the Brazilian Air Force. Thus, we intend to demonstrate from a case study as the museological sources, archival and bibliographic Aerospace Museum are presented as sources, providing a rich research material.*

*Keywords: museum, archives, history*

### O MUSEU AEROESPACIAL

O Museu Aeroespacial (MUSAL), localizado no centenário Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro, é uma instituição com mais de quarenta anos de existência. No início, seu acervo contava com quarenta aeronaves expostas. Hoje, possui mais de cento e vinte. Além disso, o Museu destaca-se por ser importante para a história da aviação militar e civil. Sua missão é preservar a memória da Aeronáutica por intermédio do seu conteúdo histórico.

O MUSAL foi proposto a partir de uma iniciativa do primeiro ministro da Aeronáutica, Joaquim Pedro Salgado Filho, em 15 de dezembro de 1943, através da Portaria nº 237. Tal Portaria designou o segundo tenente da reserva José Garcia de Souza para ser o responsável por organizar as doações de livros, de documentos, de objetos e iniciar o acervo do Museu. Entretanto, a criação e inauguração propriamente ditas do Museu Aeroespacial ainda demorariam alguns anos para acontecer. Entre a publicação dessa Portaria e a data de inauguração do Museu passaram-se trinta e três anos. Foi somente no ano de 1971, com a transferência da Escola de Aeronáutica do Campo dos Afonsos para Pirassununga, que os hangares usados para as instruções de voo dos cadetes ficaram vazios, surgindo, assim, a ideia de usá-los como local para as exposições do Museu Aeroespacial.

Ainda antes da criação do Museu, foram estabelecidas mais duas maneiras de organizá-lo. A primeira, como já foi dito, foi com José Garcia de Souza, em 1943. A segunda, então, foi estabelecida com a Comissão Organizadora do Museu instituída através do Boletim Interno nº 174/COMFAP, em 15 de setembro de 1972. Ela era composta por um capitão, três suboficiais, um cabo e dois civis. Foi posteriormente destituída pelo Boletim Interno nº 022/COMFAP, de 31 de janeiro de 1973. A terceira correu seis meses depois, por meio da criação do Núcleo do Museu Aeroespacial, através do Decreto nº 72.553. De acordo com esse Decreto, no seu art. 4º, parágrafo único, ao Núcleo competia: “prover, dentro do prazo fixado pelo Ministro da Aeronáutica, as medidas indispensáveis para a ativação do Museu Aeroespacial”. Foi nomeado para o cargo de diretor do Núcleo o major João Maria Monteiro. Posteriormente, este militar também seria nomeado como diretor do Museu.

Seja como for, o fato é que, com a organização do Núcleo do Museu Aeroespacial em 31 de julho de 1973, essa data passou a ser considerada como a oficial da criação do Museu. Entretanto, a efetiva inauguração do mesmo apenas aconteceria três anos mais tarde, em 18 de outubro de 1976. Durante esse intervalo, as obras nos antigos hangares de instrução de voo não foram interrompidas e as primeiras aeronaves foram doadas para o Museu e restauradas.

Desde a sua inauguração, o MUSAL passou por cinco direções, publicou quatro regulamentos e dois regimentos. Sua organização interna passou por algumas alterações e

hoje está estruturada da seguinte forma: Direção, Divisão de Museologia, Divisão de Restauração, Divisão de Comunicação Social e Divisão Administrativa.

A parte referente à exposição do MUSAL está atualmente distribuída por cinco hangares, contando ainda com quinze salas de exposição, sendo uma delas temporária. Além desse espaço, existem mais quatro hangares destinados às salas das Divisões e às oficinas de restauração das aeronaves, conforme observamos na Figura 1.



Figura 1: Imagem aérea do MUSAL. Da esquerda para direita: dois hangares da Divisão de Restauração, seguido da entrada do Museu, onde estão a maioria das salas de exposição e as primeiras aeronaves, e, posteriormente, os cinco hangares, onde estão expostos os aviões restantes. Além desse espaço registrado, existem mais dois hangares, à esquerda, que não aparecem na foto, destinados à Divisão de Restauração.

Fonte: (Acervo Musal)

Em relação às salas de exposição, algumas existem desde a inauguração, como a Sala das Armas, a Sala de Briefing, a Sala de Simuladores, o Salão Velhas Garças, a Sala do Ministro Salgado Filho, reinaugurada em 2015, a Sala do I Grupo de Aviação de Caça, que foi renomeada como A FAB na Guerra, em 2010 e a Sala DECEA, reaberta em 2011. Outras salas não existem mais – como a Sala das Artes, a Sala dos Motores e a Sala dos Instrumentos e Hélices<sup>1</sup> – enquanto algumas novas foram inauguradas, como a Santos Dumont (1996), Esquadrilha (2004), Primórdios da Aviação Brasileira (2005), PARA-SAR (2008), Força Mulher (2007), Bartolomeu de Gusmão (2009) e EMBRAER (2011). Além dessas salas, existe a que é destinada às exposições temporárias.

---

<sup>1</sup>Os objetos da sala dos Motores e a Sala dos Instrumentos e Hélices estão expostos juntamente com as aeronaves ao longo dos hangares.

## A DIVISÃO DE MUSEOLOGIA E SUAS SEÇÕES

A Divisão de Museologia é composta pelas seguintes seções: Documentação Museológica, Arquivo Histórico, Reserva Técnica, Biblioteca, Curadoria, Museografia, Pesquisa e ao de Recursos Educativos. Essas seções são as responsáveis pela organização, exposição dos acervos do MUSAL e visitas. Algumas delas possuem algo em comum: lidam com documentos e informação. É o caso do Arquivo Histórico, da Reserva Técnica, da Biblioteca e da Documentação Museológica.

O acervo do MUSAL está sob a custódia das quatro primeiras seções acima mencionadas. Cada uma dessas áreas possui uma lógica de organização e guarda. Sendo assim, os acervos foram divididos entre elas para receberem o tratamento mais adequado.

Ao receber um acervo, a primeira seção a ter contato com ele é a Documentação Museológica. Nela são assinados os termos de doação e são registrados os itens que foram entregues. Após isso, as seções que farão a guarda da documentação recebida são comunicadas.

A Documentação Museológica é a seção que tem como principal objetivo o controle de entrada e saída de qualquer tipo de aquisição do Museu, através da catalogação dos objetos museológicos com a inserção das informações no sistema de catalogação MIDAS e a guarda de todos os documentos referentes ao histórico dos objetos. Hoje, praticamente, todos os itens em exposição no MUSAL estão catalogados e identificados. E tudo que entra para o acervo não é direcionado à reserva técnica sem a catalogação devida.

Apesar de muitos itens não possuírem documentação, a maioria tem em suas pastas, que são de guarda desse setor, informações importantíssimas que podem tornar-se um deleite para qualquer pesquisador. Além disso, de acordo com as demandas, os pesquisadores da instituição têm aumentado essas informações a partir de pesquisas no próprio acervo e em outras fontes externas que podem possibilitar o preenchimento das lacunas deixadas por seus documentos.

O acervo do Arquivo Histórico está constituído por documentos textuais, iconográficos, filmográficos, cartográficos e sonoros. Em linhas gerais, a documentação é composta por assuntos referentes às aviações civil e militar, a militares, a aviadores civis e a instituições militares, com datas limites de 1917 até 1985. Atualmente, esse conteúdo está sendo inventariado para identificar as respectivas coleções e fundos e de que maneira representam a memória da Força Aérea. A princípio, já foram identificados 41 proveniências e dois grandes conjuntos documentais (aproximadamente quatro metros e meio de

documentos textuais): um da Escola de Aviação Militar, que posteriormente foi absorvida pela Escola de Aeronáutica; e o outro, o arquivo institucional do Museu. Esses documentos institucionais do Museu Aeroespacial são denominados arquivos de museu. Os anteriores seriam os arquivos em museu. Apesar dos termos serem muito próximos e parecerem tratar dos mesmos documentos, existe uma diferença. Enquanto os arquivos de museu são os documentos produzidos e recebidos por uma instituição para execução de suas funções e atividades, arquivos em museus são as coleções e documentos avulsos que foram doados para fazerem parte do acervo.

As coleções identificadas no inventário possuem características muito peculiares e foram organizadas a partir de uma perspectiva museológica de colecionismo. Isso ocorreu porque a metodologia de trabalho de organização do arquivo escolhida foi por assunto, ou seja, documentos de proveniências distintas foram selecionados para ficarem juntos por tratarem do mesmo tema. Por esse motivo, o inventário tem o objetivo, além de identificar o acervo, também de reconstruir fundos e coleções que perderam seus vínculos.

A Reserva Técnica do MUSAL pode ser vista como um local com potencial para pesquisas nas diversas áreas das ciências humanas. Nela estão armazenados os acervos que são/serão utilizados nas exposições internas e externas, de curta e longa duração, organizadas pela instituição. Entre estes, são diversos os objetos: esculturas, vestuários, pinturas, móveis, medalhas, selos e outros itens ligados à aviação e às pessoas que foram destaque tanto na aviação, de um modo geral, como na História da Força Aérea.

Quanto à história da Aviação Nacional, podemos destacar os objetos de Alberto Santos Dumont, Anésia Pinheiro Machado, uma das primeiras aviadoras brasileiras, Brigadeiro Eduardo Gomes, Patrono da FAB, além daqueles ligados ao Primeiro Grupo de Aviação de Caça (que combateu no Teatro de Operações da Europa durante a 2ª Guerra Mundial).

Outro setor importante é a Biblioteca José Garcia de Souza. Com um acervo especializado em História da Aviação Militar e Naval, da Força Aérea Brasileira e de outros países, além de assuntos aeroespaciais e afins. Possui obras impressas e em mídia, tendo como parte de seu acervo publicações que podem ser utilizadas como fontes primárias. Podemos citar o periódico “A Esquadilha” como um exemplo disso. Escrita nos anos 1940 pelos cadetes da Escola de Aeronáutica, esta publicação apresenta um pouco do cotidiano dos futuros aviadores e de temas ligados à aviação em geral daquele período e que estavam na pauta das discussões dos jovens cadetes.

Nesse sentido, o Museu Aeroespacial é um espaço que congrega uma rica documentação em fontes primárias: documentação museológica, arquivo, biblioteca e reserva técnica. As seções de Curadoria e Museografia cuidam especificamente das exposições e seus projetos.

A seção de Pesquisa é a que oferece suporte a todas as outras seções da Divisão de Museologia. Ela é a responsável pela produção de todo o conteúdo exposto no Museu. A elaboração das fichas técnicas das aeronaves expostas, os textos presentes nas salas de exposição e até a avaliação do material que deve ser recebido como doação no MUSAL recebem a atenção dos responsáveis por esta Seção. É a partir deste trabalho que muitas vezes encontramos informações e conteúdos que nos levam à produção de artigos publicados em periódicos voltados ao tema da aviação e da história da aeronáutica. Para construirmos estes textos e embasarmos nossas informações, utilizamos as mais diversas fontes presentes na instituição e em publicações de nossa biblioteca.

O exemplo mais recente é apresentado aqui. Trata-se de parte de um artigo que foi publicado na edição de número 46 da revista *Ideias em Destaque*<sup>2</sup>, publicada pelo Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica. Para a construção do texto, os pesquisadores da Seção de Pesquisa se valeram do conteúdo existente no MUSAL e, a partir de uma curiosidade, deram início a uma busca pelo acervo da instituição para responder a uma pergunta. Neste processo, publicações técnicas da biblioteca do Museu foram consultadas, bem como a documentação correspondente ao item escolhido e que se encontra presente na Seção de Documentação Museológica. No entanto, o principal nisto tudo é que o objeto de pesquisa faz parte de um item de exposição do Museu e o texto a seguir não seria possível sem o trabalho de pesquisa nas fontes primárias e secundárias existentes no Museu.

UM PEIXE VOADOR NO ACERVO DO MUSAL: CURIOSIDADES DO T-6G  
CELACANTO 1262

---

<sup>2</sup>CARDOSO, Rachel Motta; Museu Aeroespacial: CELACANTO 1262. *Ideias em Destaque*, Rio de Janeiro, jul./dez. 2015; (46): 117 - 120.



Figura 2 – T-6G Celacanto 1262  
Fonte: (Acervo Musal)

O trabalho de pesquisa no cotidiano de um museu nos revela curiosidades constantemente. Recentemente, diante da necessidade de reescrevermos a etiqueta do nosso T-6G Celacanto, de matrícula 1262, nos deparamos com a seguinte questão: *por que este apelido? A nossa tentativa de responder a esta pergunta, deu origem ao presente artigo.*

O North American T-6 Texan é um avião monomotor e se tornou uma das aeronaves de treinamento mais usadas pelas forças aéreas de todo o mundo e começou a ser fabricado pela empresa norte americana *North American Aviation* em 1937. Esta empresa de aviação foi fundada em 6 de dezembro de 1928 por Clement Melville Keys como uma *holding*, ou seja, um grupo de empresas que comprava e vendia os interesses de várias companhias de aviação. Em 1934, com o *Air Mail Act*, se tornou estritamente uma companhia de fabricação e projetos de aeronaves. Mudou-se de Dundalk, Maryland, para a cidade de Los Angeles, na Califórnia, em 1936.

Dentre as Forças Aéreas que utilizavam as aeronaves T-6 – designadas como AT-6D pelo exército dos Estados Unidos – está a Força Aérea Brasileira, que a manteve em operação de 1942 até 1976. O T-6 foi a aeronave mais numerosa a ser operada pela FAB, com 457 unidades recebidas a partir de 1942 e 81 unidades fabricadas sob licença no Brasil entre 1946-1951 pela Companhia Aeronáutica Paulista (CAP), que ocupava as dependências da “Construções Aeronáuticas S.A.”. Durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), a fábrica, localizada em Lagoa Santa (Minas Gerais), construía os aviões, os famosos AT-6D, que eram utilizados para o treinamento avançado dos pilotos. Em função da grande quantidade de aeronaves que foram oferecidas no mercado de todo o mundo com o fim daquela contenda,

houve a rescisão do contrato da CAP com a Fábrica de Lagoa Santa. Com isso, o Ministério da Aeronáutica assumiu a sua administração em 1º de outubro de 1949<sup>3</sup>.

A partir de 1951, a Fábrica de Lagoa Santa ficou com a responsabilidade de executar a revisão geral e outros serviços de manutenção das aeronaves T-6 que já operavam na FAB. Esta tarefa teve sua responsabilidade dividida com o Parque dos Afonsos, que estava encarregado dos motores, hélices, instrumentos e acessórios. Em 1954 seria criado o Parque de Aeronáutica de Lagoa Santa, através do Decreto N°34.984, de 28 de janeiro de 1954,<sup>4</sup> que continuaria com as atividades que eram desempenhadas pela Fábrica de Lagoa Santa.

## O T-6G E SEU INUSITADO APELIDO

De acordo com o Cel Av R1 Mark de Matos, piloto de caça da turma de 1970, quando estava no Curso de Preparação de Pessoal de Ensaio em Vôo (CPPEV) do Centro Tecnológico da Aeronáutica (CTA), por volta de 1983, “apareceu” um T-6. A aeronave foi encontrada desmontada no Parque de Lagoa Santa, mas estava em bom estado. Nessa época, o T-6 já havia sido desativado da FAB e o Estado-Maior da Aeronáutica o designou para aquele Centro para que fosse empregado no adestramento de novos pilotos, que não foram treinados, durante a sua formação, com esta classe de aeronave. Foi no uso do T-6G 1262 neste Centro que encontramos a origem de seu apelido “Celacanto”. Segue a explicação do Cel Av Mark de Matos:

O Duncan,<sup>5</sup> que era o Diretor da Divisão de Aeronaves, sob a qual estava o Centro de Ensaio em Voo, muito espirituoso... logo o apelidou de “Celacanto”. Essa é uma família de peixes da Era Jurássica que só era conhecida através dos fósseis, até que um dia um pescador no Mediterrâneo conseguiu capturar um deles ainda vivo. Nada mais parecido que o nosso T-6 1262.<sup>6</sup>

Sobre o “Celacanto”, o peixe pré-histórico apelidado de “fóssil vivo”, foi encontrado em 25 de dezembro de 1938, na costa leste da África do Sul, acreditava-se que este grupo de peixes estava extinto desde o período Cretáceo Superior (100 a 65 milhões de anos a.C.).

---

<sup>3</sup>Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (Brasil). **História geral da aeronáutica brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER; GR3 Comunicação & Design, vol. 3, 2005, p.445.

<sup>4</sup>BARROS, Mauro Lins de; BARROS, Flávio Lins de. **O Museu Aeroespacial no Campo dos Afonsos**. Rio de Janeiro: Adler, 2014, cf.p.84.

<sup>5</sup>Coronel Aviador da Força Aérea Brasileira.

<sup>6</sup>ABRA-PC. Disponível em:<<http://www.abra-pc.com.br/index.php/artigos/estorias/463-81-1-meu-primeiro-bonde-no-rio-de-janeiro-2-historias-de-cacadores-celacanto-3-historias-de-cacadores-rui-lobo.html#celacanto>>. Acesso em: 09 abr. 2016.

Por fim, outra curiosidade sobre o nosso T-6G Celacanto 1262 é que voou no CPPEV do CTA, em São José dos Campos, quando este tipo de aeronave não operava mais na Força Aérea Brasileira. O T-6G Celacanto 1262 chegou ao Museu no dia 17 de Janeiro de 1991, pilotado no trecho São José dos Campos – Afonsos pelo Cap Av Luis Augusto Lancia Cury<sup>7</sup>.

Em 1995 foi levado desmontado para o PAMA-LS, onde foi colocado em condições de vôo e devolvido ao MUSAL em 1996, trasladado em voo pelo Cel Av Sabino Freire Lima, então Diretor do PAMA-LS. Atualmente o Celacanto é apresentado em ocasiões festivas girando o seu poderoso motor radial de 600cv.

## COSIDERAÇÕES FINAIS

Esse artigo teve o objetivo de apresentar o Museu Aeroespacial e mais especificamente as seções da Divisão de Museologia como uma possibilidade de pesquisa em fontes primárias. Nossa preocupação foi tornar nossa instituição visível aos que, como pesquisadores ou não, tenham o interesse em conhecer de forma mais aprofundada a aviação brasileira em vários momentos diferentes. Diante do exposto acima, entendemos que nosso acervo possibilita tal intenção, além de propiciar o contato com outras temáticas já que temos, inclusive, um acervo que apesar de sempre perpassar pela aviação contempla outras possibilidades.

## BIBLIOGRAFIA

ABRA-PC. Disponível em:<<http://www.abra-pc.com.br/index.php/artigos/estorias/463-81-1-meu-primeiro-bonde-no-rio-de-janeiro-2-historias-de-cacadores-celacanto-3-historias-de-cacadores-rui-lobo.html#celacanto>>. Acesso em: 09 abr. 2016.

BARROS, Mauro de Lins; BARROS, Flávio Lins de. **O Museu Aeroespacial no Campo dos Afonsos**. Rio de Janeiro: Adler, 2014.

BOEING. Disponível em:<[http://www.boeing.com/news/frontiers/archive/2009/december/ts\\_sf02.pdf](http://www.boeing.com/news/frontiers/archive/2009/december/ts_sf02.pdf)>. Acesso em: 09 abr. 2016.

CARDOSO, Rachel Motta; Museu Aeroespacial: CELACANTO 1262. **Ideias em Destaque**, Rio de Janeiro, jul./dez. 2015; (46): 117 - 120.

---

<sup>7</sup>Extraído do Noticiário da Aeronáutica (NOTAER), nº 007/91, de 23 a 25 de janeiro de 1991, quarta a sexta-feira, página 02.

HERITAGE Center. Disponível

em: <[https://history.gmheritagecenter.com/wiki/index.php/North\\_American\\_Aviation\\_and\\_GM](https://history.gmheritagecenter.com/wiki/index.php/North_American_Aviation_and_GM)>. Acesso em: 09 abr. 2016.

Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (Brasil). **História geral da aeronáutica brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER; GR3 Comunicação & Design, vol. 3, 2005.

\_\_\_\_\_. **História geral da aeronáutica brasileira**. Rio de Janeiro: INCAER; GR3 Comunicação & Design, vol. 4, 2005.

THE North American Texan. **Jane's All The World's Aircraft**, New York, Ano 1948, p.304c-305c.