



Serviço Público Federal
Ministério do Turismo
Secretaria Especial da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

PARECER DO RELATOR

98ª REUNIÃO DO CONSELHO CONSULTIVO DO PATRIMÔNIO CULTURAL, 10 DE NOVEMBRO DE 2021.

Processo de Tombamento de 02 (dois) Aviões, modelo Catalina, estando 01 (um) situado no Museu Aeroespacial do Rio de Janeiro/RJ e 01 (um) na Base Aérea de Belém/PA.

processo nº 01458.001029/2009-40

Preâmbulo

Inicialmente, gostaria de agradecer minha indicação pela direção do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) para relatar este pedido de tombamento, indicação que me permitiu debruçar sobre esses importantes bens culturais de mais alta relevância para a sociedade brasileira, não só pelo seu papel relevante na História de nossa Aviação, mas sobretudo pela sua contribuição para a integração regional do País, em especial para a Região Amazônica.

Antes de iniciar propriamente meu relato, é imperioso agradecer ao professor Adler Homero Fonseca de Castro, grande historiador pertencente aos quadros do Iphan, que me incentivou a aceitar esse desafio e me orientou na busca das informações necessárias (contidas no Processo nº 01458.001029/2009-40), bem como ao pessoal da Coordenação Geral de Identificação e Reconhecimento (CGID) do instituto, que me proporcionou o acesso irrestrito ao processo em seu Sistema Eletrônico de Informações (SEI).

A bem da verdade preciso enfatizar o empenho e a dedicação do professor Adler, que há muito vem se empenhando em remover diversos obstáculos burocráticos para que este tombamento, iniciado em 1991 e que se deu em 2012, finalmente chegasse a este Conselho para ser ratificado.

Histórico do processo

Mas por que esse processo de 1991 ainda não havia chegado ao Conselho?

Após a leitura detalhada de mais de 350 páginas do processo, desdobrado em dois volumes e sete partes, e demais documentos que o acompanham, pude aquilatar as dificuldades que os servidores do Iphan enfrentaram ao longo dos anos para conduzi-lo, entre elas uma reforma administrativa no Governo Collor.

A Nota Técnica nº 13/2020 a seguir transcrita, que reativou o processo, e enxertada com alguns comentários de minha lavra, mostra a seqüência de eventos até 2020:

NOTA TÉCNICA nº 13/2020/COREC/CGID/DEPAM

ASSUNTO: Pedido de tombamento dos Aviões Catalina, localizados no Museu Aeroespacial do Rio de Janeiro e na Base Aérea de Belém (processo de tombamento nº 1.319-T-91)

REFERÊNCIA: Proc. nº 01458.001029/2009-40

*Brasília,
26 de
agosto de
2020.*

A presente nota técnica trata do pedido de tombamento dos Aviões Catalina no Brasil - bem historicamente ligado ao desenvolvimento da aviação no Brasil e o desenvolvimento da região norte do País.

Em 26 de abril de 1991, o presidente do Conselho Regional de Museologia do Norte - COREM/NORTE, Euler Santos Arruda, enviou ao então Diretor do IBPC-Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural do Pará (o que corresponde hoje ao Superintendente do Iphan no Pará), pedido para o tombamento de dois aviões modelo Catalina pertencentes a Força Aérea Brasileira, um localizado no Museu Aeroespacial do Rio de Janeiro e o outro no Aeroporto/Base Aérea de Belém, este denominado "Pata Choca". Ambos foram responsáveis pelo desenvolvimento da Amazônia e eram possuidores de potencial desenvolvimento tecnológico. (Fl 001 – vol. 1, part. 1)

Por meio do Parecer, datado em 29 de maio de 1991 o arquiteto Jorge Derenji, do Iphan-PA, se manifesta favorável ao pedido de tombamento. (Fl. 007 – vol. 1, part. 1)

Em 30 de agosto de 1991, através do Memorando 085/91, a coordenadora de Preservação informa para a Diretora do Departamento de Preservação que foi aberto o processo de tombamento e propõe que seja elaborado um amplo estudo, visando situar em nível nacional a importância dos hidroaviões Catalina e que o estudo deveria ser desenvolvido pela Superintendência do Pará e do Rio de Janeiro. (Fl. 020 – vol. 1, part. 1)

Através do Ofício nº 206/93/2ª CR/IBPC, de 22 de setembro de 1993, endereçado ao diretor do DEPROT, solicitando que em função do tempo transcorrido do processo parado e da localização dos bens, a superintendência do Iphan no Pará informa que será necessária uma vistoria nos bens. No decorrer deste ano, até o ano de 1997 uma série de correspondências é trocada entre as duas unidades do Iphan, mas em nenhum momento é realizada alguma vistoria aos aviões, por técnicos do Iphan, para dar continuidade ao processo de tombamento. (Fl. 025 – vol. 1, part. 1)

► **Há também uma série de correspondências com a FAB, inclusive com o Ministro da Aeronáutica.**

Em 25 de janeiro de 2002, técnicos do Iphan efetuam a primeira vistoria e o primeiro relatório fotográfico no exemplar do hidroavião que se localizava na Base Aérea de Belém (Fl. 056 a 65 – vol. 1, part. 2) e, em 10 de maio de 2002, é entregue ao Iphan-PA o produto contratado através de uma consultoria, que é a instrução do processo de tombamento, referente ao exemplar paraense, com **parecer favorável ao tombamento**. Importante ressaltar que o produto apresentado contém vasta pesquisa bibliográfica, histórica e fotográfica. (Fl. 066 a 85 – vol. 1, part. 2)

► **Além das fotografias existentes no relatório acima, o vol. 1, part. 3 e part. 4, possui mais 77 fotos históricas e da época que identificam perfeitamente o avião.**

Entre os anos de 2002 e 2005, uma série de troca de correspondências, entre o Iphan-RJ e a área central, discute a necessidade de dar andamento no processo apenas após a apresentação de um parecer de cada estado e análise pelo Depam, dos dois. Discute-se também a possibilidade de dividir o processo de tombamento em dois processos distintos, não tendo nenhuma medida sido tomada a este respeito.

Em 05 de janeiro de 2007, o superintendente do Iphan no Rio de Janeiro encaminha para o Depam, o parecer técnico nº 007/06DITEC/6'SR/IPHAN, no qual o Técnico Adler Homero relata a grande importância de se preservar os dois únicos exemplares restantes do Catalina. (Fl. 219 – vol. 2, part. 1)

Em 18 de janeiro de 2007, a técnica do Depam, Tamara Quírico, elabora parecer, referente ao presente processo, favorável ao tombamento e envia ao diretor do Depam (Fl. 229 – vol. 2, part. 1). A este parecer, nova manifestação é anexada, em 20 de outubro de 2007, com novo parecer do técnico do Depam-RJ, Adler Homero, favorável ao tombamento. (Fl. 254 – vol. 2, part. 2).

► **Esse Parecer foi encaminhado pelo professor Adler pelo Memorando nº 65/07, onde faz em seis páginas um retrospecto completo do processo de tombamento até aquele momento - Fl. 240 – vol. 2, part. 1.**

► **(Além desse parecer, o professor Adler acrescenta ao Processo, nessa mesma data, um Estudo de 23 páginas com um histórico detalhado dos hidroaviões no mundo e, em especial, no Brasil, e, em seguida, trata particularmente da história dos Catalina e de sua importância para a FAB e para a Aviação Comercial Regional - Fl. 258 – vol. 2, part. 2.**

Em 27 de novembro de 2009, o diretor do Depam encaminha o processo de tombamento à PROFER do Iphan (Fl. 287 – vol. 2, part. 2) para manifestação jurídica, a qual é exarada através do Parecer nº 41/2012 (Fl. 290 – vol. 2, part. 2), informando da pertinência do pedido e que o mesmo seja conduzido à apreciação do conselho consultivo do Iphan.

► **Manifestação longa, com 23 páginas, traz mais uma vez todo o relato histórico dos aviões e assegura a possibilidade do tombamento.**

Posteriormente a isso, a secretaria do conselho segue os ritos administrativos, com a publicação no DOU do aviso de tombamento e a comunicação a todas autoridades e proprietários, o que ocorre em final de 2012 (Fl. 316 a 348 – vol. 2, part. 3).

► **Finalmente o Processo é retomado em 2020 com a Nota Técnica, acima apresentada, seguida do Ofício nº 55/2020/CGID/DEPAM-IPHAN, que a encaminha para a Coordenadora Geral - CGID/DEPAM/IPHAN, solicitando atualização às Superintendências do Iphan no Rio de Janeiro e no Pará das condições de conservação e preservação dos mesmos, para inclusão na pauta do Conselho Consultivo do Iphan.**

► **Em 09/11/2020, a Superintendente do Iphan/PA, pelo DESPACHO nº 770/2020, encaminhou relatório fotográfico (2289041) referente à vistoria técnica realizada no dia 03/11/2020 ao Avião Catalina (FAB 6552, PBY-6A), localizado em Belém/PA, a qual constatou que esse exemplar dos hidroaviões em fase de instrução de tombamento pelo Iphan, encontra-se em bom estado de conservação e preservação. E acrescentou:**

Cabe ressaltar que essa aeronave encontra-se localizada em um hangar de exposição na Base Aérea de Belém e, contíguo a esse hangar, existe o Museu Memorial da FAB na Amazônia, contendo vasto material referente ao Catalina da Amazônia, conforme demonstrado no relatório fotográfico. Esses espaços são abertos ao público mediante visitas pré-agendadas e monitoradas.

► **Em 19 de abril de 2021, pelo DESPACHO Nº 100/2021 CGID/DEPAM, é encaminhado para a diretora substituta do Departamento de Patrimônio Material e fiscalização o Processo de Tombamento nº 1319-T-91- Aviões (Dois) Catalina para que seja encaminhado à Secretaria do Conselho Consultivo, para inclusão na pauta da próxima reunião do Conselho Consultivo e distribuição para relatoria, conforme já tratado diretamente com a Secretaria por e-mail, o que ocorre no mesmo dia pelo Ofício nº 284/2021/DEPAM-IPHAN para a Secretaria do Conselho Consultivo do Iphan.**

► **Em 28/08/2021, a Presidente Larissa Peixoto encaminha para o DEPAM o Ofício nº 155 informando que no Ofício nº 271/2021/DEPAM-IPHAN (2609697), acostado ao Processo SEI nº 01450.001195/2021-11, a Sra. Sandra Corrêa havia sugerido o nome do Vice-Almirante José Carlos Mathias para relatar este processo de tombamento. Entretanto, como não consta dos autos documento que ateste a distribuição para relatoria ao Sr. José Mathias, nem tampouco a outro membro deste Conselho Consultivo, restituímos o processo para apreciação e nova manifestação desse Departamento, incluindo a indicação de um(a) Conselheiro(a) relator(a), caso a documentação esteja apta para relatoria em observância ao que determina a legislação vigente, em especial a Portaria nº 11, de 11 de setembro de 1986.**

► **São acostados então ao Processo os e-mails me convidando para ser o relator e minha resposta afirmativa.**

► **Faltava apenas a confirmação da situação do Catalina que se encontra no Museu Aeroespacial (Musal).**

► **O Despacho nº 312/2021 CGID/DEPAM, de 15 de setembro de 2021 relata que:**

(...) sobre o estado de conservação das aeronaves Catalina, incluímos fotos do avião PBY5A, matrícula 6527, que se encontra no Museu Aeroespacial - Anexo fotos da aeronave PBY5A do Museu Aeroespacial (2964716). As fotos foram feitas pelo técnico da Superintendência Antônio Carlos Correa, no dia 13 do corrente mês, atestando o bom estado de conservação da aeronave.

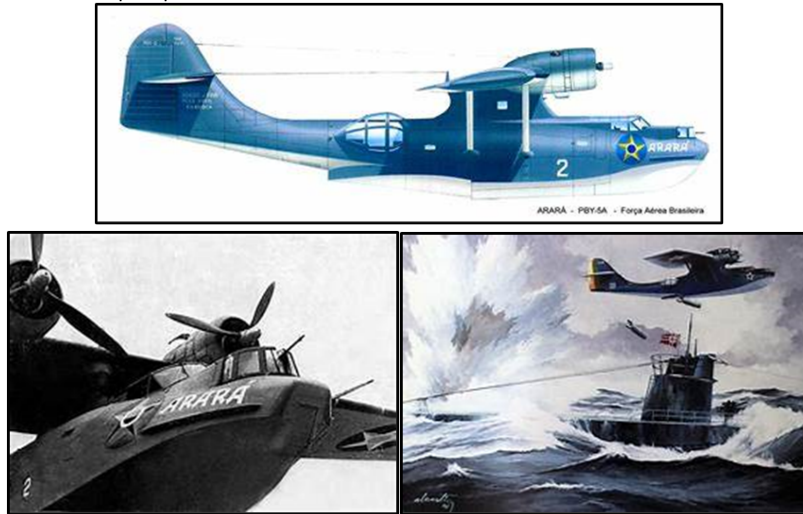
► **Fiz uma visita ao Musal no dia 14 de setembro, tendo sido recebido pelo seu Diretor, Brigadeiro do Ar Sampaio, quando pude constatar que realmente a aeronave se encontra em bom estado de conservação e que o Museu já tem um planejamento completo para efetuar intervenções que garantam sua devida preservação.**

HISTÓRICO DO CATALINA NO MUNDO E NO BRASIL

O hidroavião Catalina foi fabricado a partir de 1936, a princípio para a Marinha Americana, e teve atuação destacada durante a II Guerra Mundial, quando foi utilizado principalmente como avião de patrulha e bombardeiro. Foram fabricados mais de 3.300 unidades nos EUA, Canadá e União Soviética.

Foi de suma importância para o Brasil na II Guerra Mundial e, três anos após a criação do Ministério da Aeronáutica, a FAB já podia estabelecer uma proteção aérea efetiva da navegação marítima ao longo da costa brasileira contra possíveis ataques de submarinos alemães.

Começaram, portanto, operando como aviões de patrulha e de ataque antissubmarino. No dia 31/07/1943, o Catalina, batizado de *Arara* (nome do navio brasileiro afundado pelo submarino alemão U-507), afundou o U-199 nas proximidades da costa do Rio de Janeiro. Em sua cauda, continha a seguinte inscrição: "Doado à FAB pelo povo carioca".



A FAB operou 33 aviões Catalina entre 1943 e 1982 quando foram tirados de serviço. Durante a guerra, operaram em Belém, Rio de Janeiro e Florianópolis. O avião Catalina possuía sem dúvida um excelente raio de ação. Apresentava pouco calado, confiabilidade e robustez, facilitando assim a sua operação em rios e lagoas, importante para o desbravamento do território amazônico.

Após o conflito, os Catalina foram modificados para uma versão de transporte de passageiros e cargas entre as regiões, na qual – incorporados ao Correio Aéreo Nacional e designados a operar na Amazônia – atuaram intensamente. Numa época em que o sistema rodoviário ainda não atendia a certas localidades mais afastadas do País, o transporte aéreo foi de fundamental relevância para a integração das regiões brasileiras entre si. E, neste sentido, os aviões Catalina demonstraram-se fundamentais.

Pode-se afirmar que a região amazônica conseguiu manter a sua comunicação com o restante do Brasil nesta época pela participação do Correio Aéreo Nacional que sempre atendeu as populações ribeirinhas do Rio Amazonas e seus afluentes, por sua capacidade de pousar tanto na terra quanto na água, sendo desta forma o avião ideal para a Região.

Na minha época de piloto da FAB, voando num avião Catalina, nos mais remotos rincões da Amazônia, fizemos um pouso de reconhecimento sobre um braço de rio, onde procuramos entrar em contato com uma figura humana solitária que entrevimos lá do alto. A região estava no limite do território brasileiro, na fronteira com a Venezuela. Assim que o hidroavião fez o pouso n'água e se deslocou para a margem do rio, perguntei a ele pela da janela do avião se o Brasil acabava ali, como indicava o mapa. Aquele caboclo simples, sem recursos, isolado do mundo, deu-me uma lição inesquecível de patriotismo e amor pelo seu país, em muito bom português: "não senhor, o Brasil começa aqui!" Entendi claramente que o ser humano, este sim, é o responsável pelas diferenças em progresso e em desenvolvimento. (Ozires Silva).

Ao transportar desde passageiros até remédios, livros, revistas, mantimentos, dentre outros, o avião Catalina incrementou a vida do homem da Amazônia. Devido a essas incursões na região, o avião Catalina popularizou-se, tomando-se símbolo da cultura local, e recebendo até mesmo denominações carinhosas e variadas: desde "anjo do espaço" até a designação de "pata-choca", numa referência à imagem de uma pata a oferecer proteção sob suas asas.



Dos 33 aviões operados pela FAB restam apenas os dois que se encontram a seguir descritos neste parecer.

DESCRIÇÃO DOS BENS A SEREM TOMBADOS

1) CONSOLIDATED VULTEE 28 (PBY-5A C-10A) "CATALINA" 6527

. **Dimensões:** A: 6,14 m;

L: 19,45 m; e

E: 31,46 m.

. **Período de Utilização na FAB:** 1943-1982.

. **Local de guarda:** Museu Aeroespacial (Musal)

Base Aérea dos Afonsos no Rio de Janeiro/RJ.



Foto tirada em 13/09/2021



Foto mostra o hidroavião operando na Amazônia

2) CONSOLIDATED VULTEE 28 (PBY-6A C-10A) "CATALINA" 6552

. **Dimensões:** A: 6,14 m;

L: 19,45 m; e

E: 31,46 m.

. **Período de Utilização na FAB:** 1970-1982.

. **Local de guarda:** Base Aérea de Belém/PA.



RAZÕES PARA O TOMBAMENTO

Segundo a Portaria nº 375, de 19 de setembro de 2018, que instituiu a Política de Patrimônio Cultural Material do Iphan, entende-se por "patrimônio cultural material":

o universo de bens tangíveis, móveis ou imóveis, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira. (Art. 1º, parágrafo único).

Para a implementação das "ações e atividades voltadas para o alcance dos objetivos da Política de Patrimônio Cultural Material", devem ser observados, entre outros, os seguintes princípios:

IV. Princípio da Responsabilidade Compartilhada. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios proteger o patrimônio cultural material;

V. Princípio da Colaboração. A preservação do patrimônio cultural material exige a colaboração e cooperação entre as diferentes esferas do Poder Público e sociedade. (Art. 2º).

Ainda de acordo com a referida portaria, em seu art. 20, "o tombamento é instrumento de Reconhecimento aplicável a quaisquer bens culturais de natureza material, móveis e imóveis."

Cabe destacar também a descrição do “Livro do Tombo Histórico”, constante do sítio eletrônico do Iphan:

Neste livro são inscritos os bens culturais em função do valor histórico. É formado pelo conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no Brasil e cuja conservação seja de interesse público por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil. Esse Livro, para melhor condução das ações do Iphan, reúne, especificamente, os bens culturais em função do seu valor histórico que se dividem em bens imóveis (edificações, fazendas, marcos, chafarizes, pontes, centros históricos, por exemplo) e móveis (imagens, mobiliário, quadros e xilogravuras, entre outras peças).

Em complemento aos parâmetros anteriormente detalhados, saliento que todos os técnicos e pareceristas que participaram desse longo processo foram unânimes em afirmar a importância desses aviões para a memória nacional e se manifestaram, de um modo geral, em favor de sua preservação, tendo em vista a grande relevância histórica de sua participação, não somente na História da Aviação Brasileira, como também na INTEGRAÇÃO REGIONAL DO PAÍS, durante boa parte do século XX.

É digno de nota que dos 33 aviões que existiam há décadas atrás, o Brasil conta apenas com 2 exemplares desse aparelho, fato que corrobora para que seja feita a preservação e o tombamento dos Catalina. E, como podemos avaliar pelas inspeções realizadas nos dois exemplares existentes, a situação atual deles é excelente em termos materiais.

Esses aviões pertencem à União e se encontram sob a guarda da FAB, que é favorável ao tombamento. Atualmente, eles se encontram em exposição no Musal e no Museu Memorial da FAB na Amazônia, na Base Aérea de Belém, de fácil acesso ao público. Ou seja, já estão cumprindo o objetivo previsto no art. 57 da Portaria nº 375 no que tange a “possibilitar acesso e fruição ao patrimônio cultural material”.

CONCLUSÃO

Tendo em vista tudo o que fora exposto e que todos os procedimentos previstos para o tombamento de um bem material imóvel foram conduzidos de forma adequada, aprovado por Parecer Jurídico e corretamente publicado no Diário Oficial da União de 25 de abril de 2012, submeto à apreciação deste egrégio Conselho meu **parecer FAVORÁVEL ao tombamento dos “dois aviões Catalina pertencentes à Força Aérea Brasileira, um na Base Aérea de Belém e outro no Museu Aeroespacial, no Rio de Janeiro”**, PROCESSO DE TOMBAMENTO nº 1319-T-91, para que seja inscrito no Livro do Tombo Histórico.

Este é o parecer que submeto ao Pleno deste Egrégio Conselho.

Rio de Janeiro, 10 de novembro de 2021.

JOSÉ CARLOS MATHIAS

CONSELHEIRO



Documento assinado eletronicamente por **JOSE CARLOS MATHIAS, Usuário Externo**, em 03/01/2022, às 11:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sei.iphan.gov.br/autenticidade>, informando o código verificador **3211662** e o código CRC **FEE2A097**.