

IMAGENS  
DA **AVIAÇÃO**  
**NAVAL**



SERGIO AUGUSTO FANZERES DA SILVA

IMAGENS  
DA **AVIAÇÃO**  
**NAVAL**

*100 anos depois, sob  
o olhar de um  
aviador naval*

EDITORA RECANTO DAS LETRAS

© Sergio Augusto Fanzeres da Silva

Editora Recanto das Letras  
editorarecantodasletras.com.br

Editora responsável: Cassia Oliveira  
Coordenadora editorial: Sílvia Segóvia  
Revisão do texto: Andreia Fanzeres  
Capa e diagramação: Dimitry Uziel  
1ª edição – agosto de 2021

Todos os direitos reservados.  
A reprodução não autorizada desta publicação, no todo ou em parte, constitui violação de direitos autorais. (Lei 9.610/98)

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**  
**Angélica Ilacqua CRB-8/7057**

---

Silva, Sergio Augusto Fanzeres da  
Imagens da aviação naval : 100 anos depois, sob o olhar de um aviador naval / Sergio Augusto Fanzeres da Silva. --  
1. ed. -- São Paulo : Recanto das Letras, 2021.  
124 p : color.

ISBN: 978-85-7142-084-7

1. Fotografia aérea – Brasil – Rio de Janeiro 2. Aviação naval I. Título

21-3241

CDD 778.35

---

**Índices para catálogo sistemático:**

1. Fotografia aérea — Brasil — Rio de Janeiro

# PREFÁCIO

**QUEM CHEGA HOJE À ILHA** do Governador pelo viaduto Engenheiro Edno Machado não imagina que, há pouco mais de 100 anos, já havia atividade aérea nessa região. Não à esquerda, onde hoje está localizado o aeroporto do Galeão, um dos maiores do Brasil, mas à direita, na própria Baía da Guanabara, onde os pequenos hidroaviões da época amerissavam e atracavam em uma pequena ponte de madeira, ou encalhavam na própria areia da praia para embarcar e desembarcar seus passageiros.

Este é só o começo de uma fascinante viagem ao passado da cidade do Rio de Janeiro proporcionada pelo autor, meu amigo Sergio Augusto Fanzeres da Silva (a quem vou me referir daqui para a frente apenas como Fanzeres, seu nome de guerra na nossa querida Marinha), e que, inevitavelmente, fará brotar no leitor dois sentimentos ambíguos: o da nostalgia por uma já então imponente, mas ainda pacata cidade do Rio de Janeiro, e o de assombro ao constatar o enorme desenvolvimento urbano por que passou ao longo desses anos todos.

Só mesmo alguém como o Fanzeres, com sua mente inquieta e proativa, associada à competência e eficiência com que sempre executou e executa qualquer missão que lhe é atribuída por alguém (ou por ele mesmo, como é o caso deste livro), para nos brindar com esta obra tão instigante, por conter tantas curiosidades, quanto sentimentos por, ao mesmo tempo, resgatar o glorioso passado da nossa Aviação Naval.

Foi há mais de 35 anos que conheci o jovem tenente Fuzileiro e Aviador Naval Fanzeres, quando embarcou no 1º Esquadrão de Helicópteros de Instrução da Força Aeronaval, onde eu já servia. Com sua mente arguta e capacidade única de resolver qualquer problema com eficácia e simplicidade, mostrou logo ser um Oficial confiável e valioso.

Somando-se a esses atributos, sua firmeza de caráter e pureza de princípios, nossa relação profissional rapidamente evoluiu para uma amizade que resistiu aos corrosivos efeitos do tempo. Creio que foi daí a honra que me concedeu de prefaciar este livro, já que não sou nem escritor nem famoso, duas das principais características que costumam qualificar alguém a fazê-lo.

De qualquer maneira não foi uma tarefa tão difícil para mim. Por si só a ideia de traçar este paralelo entre o ontem e o hoje já é boa o suficiente para que qualquer leitor se sinta estimulado a explorá-la. Por isso, vou atender a pelo menos um dos requisitos de um bom prefácio, o da concisão, e deixá-los virar a página e fazer esse divertido passeio pelo tempo.

DOUGLAS ARAÚJO ALVES  
CAPITÃO DE MAR E GUERRA RM1

# APRESENTAÇÃO

O ANO ERA O DE 1916 e a I Grande Guerra Mundial indicava a ascensão de uma nova arma que, por diversas razões, tem estado ligada à nossa história. Os aviões, máquinas de guerra ainda rústicas, eram largamente utilizadas para desgosto de um de seus principais desenvolvedores, o nosso Alberto Santos Dumont, e demonstravam muitas de suas potencialidades no meio militar. No Brasil, em 23 de agosto daquele ano, era fundada no Rio de Janeiro pelo Almirante Alexandrino de Alencar a Escola de Aviação Nacional, dando continuidade ao pioneirismo da Marinha, força armada que teve no Tenente Jorge Henrique Muller, em 1911, seu primeiro oficial brevetado em uma escola na França. A criação da escola no Brasil introduzia definitivamente a aviação na Marinha, tendo como uma de suas missões o reconhecimento aéreo. Para o desenvolvimento dessa atividade, o fotógrafo aeronáutico Jorge Kfuri (1893-1965) foi contratado para ensinar a arte aos aviadores navais.

Em 2001, a Marinha do Brasil publicou o livro *“Imagens da Aviação Naval”*, uma coletânea de fotos de Jorge Kfuri do período de 1916 a 1923. Elas mostravam as transformações urbanísticas e o desenvolvimento da então capital federal no começo do século XX que despertaram em mim, um amante da arte de fotografar, o desejo de revelar a situação de tais transformações 100 anos depois. Na época do lançamento desse livro, eu servia no Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN), atualmente Centro de Instrução Almirante José Maria do Amaral Oliveira, e, concomitantemente, atuava como instrutor de voo no Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Instrução (HI-1), que, eventualmente me propiciavam voos ao Rio de Janeiro. Começava, então, o longo percurso para a coleta

de material que, ali, ainda não se mostrava muito adequado devido à precariedade do equipamento utilizado. No caso, disquetes que suportavam no máximo pouco mais de 1 MB de tamanho. No final de 2003, completei o tempo regulamentar de serviço militar e, analisando as possibilidades de continuar em atividade, optei por ir para a reserva e disputar um espaço no mercado da aviação civil. Este fato concretizou-se em dezembro de 2004, quando ingressei na Helivia Aero Taxi, empresa que atuava na aviação *offshore* prestando serviços à Petrobras. Meu projeto de fazer um livro entrou em *stand by* e eu não via muitas possibilidades para concluí-lo, pois voava apenas na área da Baía de Campos no norte do estado, além de fazer voos no nordeste brasileiro, sendo as oportunidades de voo sobre a cidade do Rio de Janeiro bastante escassas.

Porém, novas oportunidades surgiram e, em abril de 2007, ingressei na Omni Taxi Aéreo para trabalhar ainda na aviação *offshore*, mas numa área bem mais ampla. Isso me permitia realizar voos em vários locais anteriormente conhecidos enquanto aviador da Marinha. Contudo, voos no Rio de Janeiro seguiam sendo bem raros. Quando aconteciam, eram com saídas do aeroporto de Jacarepaguá para as unidades marítimas. Mas os sonhos não devem ser esquecidos e no ano de 2010 a Omni resolveu investir na área de formação de pilotos, criando a Omni Escola de Aviação Civil, sediada no aeroporto de Jacarepaguá. Utilizava como equipamento básico a aeronave Robinson 22 (R22). Estava, então, reaberta a possibilidade de obter fotos aéreas e poder mostrar as transformações ocorridas ao longo dos anos no Rio de Janeiro.

Para concretizar este projeto, foram realizadas aproximadamente 1.800 imagens autorais, capturadas em pelo menos sete voos realizados entre 2015 e 2021, em meio a um universo de aproximadamente quatro mil fotografias aéreas do meu acervo. As tentativas de atingir ângulos parecidos com os do livro original representaram um desafio à parte.

A Aviação Naval completaria 100 anos em 2016 e aquela seria uma bela oportunidade de lançar a publicação, mas, se por motivos diversos não foi possível, agora em 2021 os originais estão prontos e no prelo. Fica aqui o registro das grandes modificações pelas quais a cidade passou ao longo dos anos, sendo que o que mais me chama atenção são a perda do espelho d'água da Baía da Guanabara e o adensamento populacional do 'areal' de Copacabana.

SERGIO AUGUSTO FANZERES DA SILVA

# SUMÁRIO

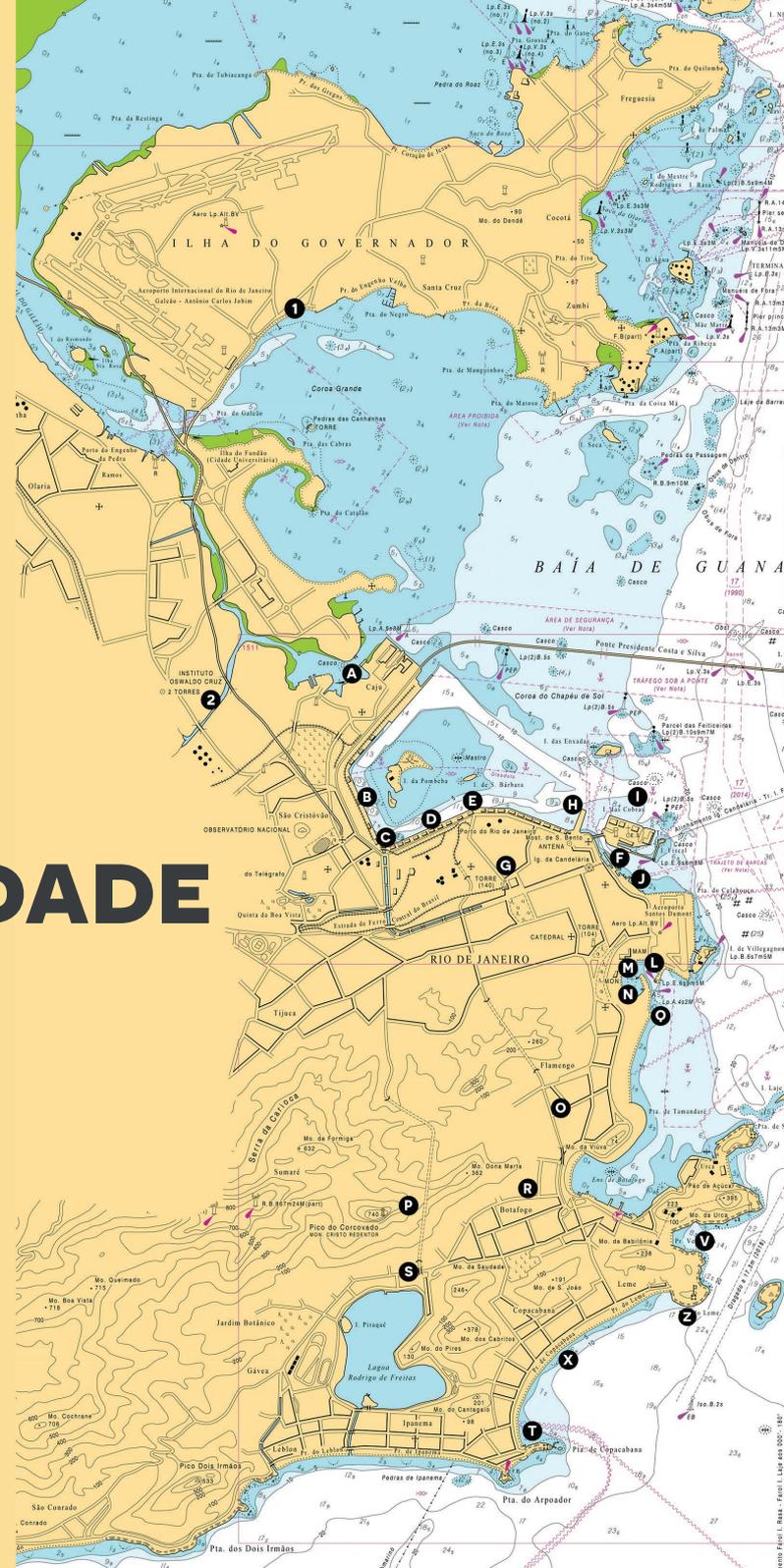
INTRODUÇÃO	13
ILHA DO GOVERNADOR E A PONTA DO ARPOADOR	16
ÁREA DA FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ	18
CAMPO DE SÃO CRISTÓVÃO	20
CAJU	22
AVENIDA FRANCISCO BICALHO	24
PRAÇA DA REPÚBLICA	26
REGIÃO DO SANTO CRISTO	28
PORTO DO RIO DE JANEIRO	30
RUAS DO ACRE E SACADURA CABRAL	32
PRAÇA MAUÁ E AVENIDA RIO BRANCO	34
GERAL PRAÇA MAUÁ E ARSENAL	36
PONTE DO ARSENAL	38
FORTALEZA DE SÃO JOSÉ	40
ILHA FISCAL	42
IGREJA DA CANDELÁRIA	44
THEATRO MUNICIPAL COM ESCOLA NACIONAL DE BELAS ARTES	46
BIBLIOTECA NACIONAL	48
PRAÇA XV E ADJACÊNCIAS	50
PRAÇA XV E RUA D. MANUEL	52
MUSEU HISTÓRICO NACIONAL E SANTA CASA	54
MUSEU HISTÓRICO E SANTA CASA	56
MORRO DE SANTO ANTÔNIO	58
CINELÂNDIA COM PASSEIO PÚBLICO E ARCOS DA LAPA	60
AVENIDA BEIRA MAR, PALÁCIO MONROE E PASSEIO PÚBLICO ATÉ O THEATRO MUNICIPAL	62
IGREJA DA GLÓRIA E PRAÇA PARIS	64
PRAIA DO FLAMENGO	66
AVENIDA BEIRA MAR E PRAÇA DA TV MANCHETE	68

<b>70</b>	HOTEL GLÓRIA
<b>72</b>	RUAS BENJAMIM CONSTANT, SANTO AMARO E A BENEFICÊNCIA PORTUGUESA
<b>74</b>	PALÁCIO GUANABARA E FLUMINENCE FC
<b>76</b>	MORRO DA VIÚVA E AVENIDA RUI BARBOSA
<b>78</b>	MORRO DA VIÚVA E AVENIDA DO CONTORNO
<b>80</b>	AVENIDA DO CONTORNO DO MORRO DA VIÚVA
<b>82</b>	BOTAFOGO E MOURISCO
<b>84</b>	BOTAFOGO
<b>86</b>	PRAIA VERMELHA
<b>88</b>	PRAIA VERMELHA
<b>90</b>	PÃO DE AÇUCAR
<b>92</b>	PANORÂMICA DE COPACABANA DO LEME
<b>94</b>	AVENIDA PRINCESA ISABEL
<b>96</b>	FORTE DO LEME E PRAIA
<b>98</b>	FORTE DO LEME
<b>100</b>	COPACABANA
<b>102</b>	AVENIDA NOSSA SENHORA DE COPACABANA E SERZEDELO CORREIA
<b>104</b>	AVENIDA ATLÂNTICA
<b>106</b>	FORTE COPACABANA
<b>108</b>	FORTE COPACABANA COM PONTA DO ARPOADOR
<b>110</b>	RUA FRANCISCO OTAVIANO COM IPANEMA AO FUNDO
<b>112</b>	IPANEMA VISTA DO POSTO 6
<b>114</b>	LAGOA VISTA DO LARGO DOS LEÕES
<b>116</b>	CORCOVADO COM JARDIM BOTÂNICO AO FUNDO
<b>118</b>	CORCOVADO COM SUMARÉ AO FUNDO
<b>121</b>	AGRADECIMENTOS

# SUMÁRIO

- 1** ILHA DO GOVERNADOR
- 2** MANGUINHOS
- A** CAJU
- B** SÃO CRISTÓVÃO
- C** MANGUE
- D** SANTO CRISTO
- E** PORTO DO RIO
- F** CANDELÁRIA
- G** PRAÇA DA REPÚBLICA
- H** AV. RIO BRANCO
- I** ILHA FISCAL E ILHA DAS COBRAS
- J** PRAÇA XV E PRAÇA MARECHAL ÂNCORA
- L** CINELÂNDIA E CASTELO
- M** AV. BEIRA MAR
- N** GLÓRIA
- O** LARANJEIRAS
- P** CORCOVADO
- Q** FLAMENGO
- R** BOTAFOGO
- S** LAGOA
- T** IPANEMA
- V** PRAIA VERMELHA E PÃO DE AÇÚCAR
- X** COPACABANA
- Z** LEME

*Legenda do*  
**MAPA DA CIDADE**





# INTRODUÇÃO

**ASSIM COMO OCORREU** com o Rio de Janeiro, a Aviação Naval Brasileira também sofreu inúmeras modificações desde o seu nascimento nessa belíssima cidade, em 23 de agosto de 1916, quando o Presidente Wenceslau Braz assinou o Decreto de criação da Escola de Aviação Naval, primeira escola militar de aviação do País.

Instalada inicialmente na carreira do antigo Arsenal de Marinha, a Escola de Aviação Naval foi, posteriormente, transferida para a ilha das Enxadas, antes de mudar para a Ponta do Galeão, onde funcionou até 1941, quando, em função da criação do Ministério da Aeronáutica, a Marinha se viu privada do seu componente aéreo.

Nesse período inicial de vinte e cinco anos (1916 a 1941), conhecido como a primeira fase da Aviação Naval, ocorreram diversos fatos marcados pelo ineditismo das atividades por ela desenvolvidas, tais como: a realização dos primeiros voos aéreos entre as cidades do Rio de Janeiro e Angra dos Reis, já em outubro de 1916, e entre o Rio de Janeiro e Campos, em dezembro do mesmo ano; o primeiro voo de Santos Dumont, como passageiro, em uma aeronave militar brasileira e o primeiro voo de um Presidente da República, Wenceslau Braz, em uma aeronave militar brasileira, ambos em 1917; a criação do Serviço de Defesa Aérea do Litoral, em 1922, que passou a ser denominado Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM), em 1923; e a criação do Correio Aéreo Naval, com aviões dedicados e linhas regulares, em 1936.

Enquanto isso, a cidade do Rio de Janeiro, após as reformas urbanas e sanitárias do início do século XX que modificaram a imagem da então capital da República, principalmente em sua zona central, vivia sua expansão para a zona sul. Assim como o alargamento, em 1925, do Túnel Real Grandeza (hoje Túnel Velho), melhorou a conexão entre Botafogo e Copacabana, surgiram nesse período o Copacabana Palace (1923) e o Cristo Redentor (1931), consagrando definitivamente o processo de ocupação e o turismo naquela região, imortalizados nos cartões postais do Rio e do Brasil.

Após um hiato de onze anos (1941-1952), a Aviação Naval ressurgiu, dando início à sua segunda fase com a recriação, em 4 de agosto de 1952, da Diretoria de Aeronáutica da Marinha. Alguns eventos que ocorreram na sequência foram importantes para a reestruturação, como, por exemplo, o início da operação com helicópteros, em 1954, e com helicópteros embarcados, em 1956; a criação do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval, em 1955; a chegada do Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) “Minas Gerais”, no início de 1961; e, naquele mesmo ano, a criação da Força Aérea Naval (hoje Força Aeronaval), então sediada no “Minas Gerais” e comandada, cumulativamente, pelo Comandante em Chefe da Esquadra.

Em junho de 1961 deu-se o início das operações da Aviação Naval em São Pedro da Aldeia, desde então considerada como a “Morada da Aviação Naval”. Interessante observar que isso ocorreu cerca de um ano após a Cidade Maravilhosa também deixar de sediar a Capital Federal, com a fundação de Brasília em 21 de abril de 1960.

Em 25 de janeiro de 1965, foi promulgado o Decreto Nº 55.625 pelo Presidente Castelo Branco, proibindo a Marinha de operar aeronaves de asa fixa. Assim, entre 1965 e 1998, a Aviação Naval viveu a sua terceira fase, que foi caracterizada pela ampliação significativa da capacidade de operação em aeronaves de asas rotativas na guerra antissubmarino (ASW) e antissuperfície (ASUW), não somente a partir do NAeL “Minas Gerais”, mas também dos navios escolta, dotados de convés de voo. Isso foi motivo de muito orgulho, pois a Marinha do Brasil era uma das poucas do mundo que operava com helicópteros embarcados, inclusive no período noturno, e em navios de porte relativamente pequeno.

Nesse intervalo de tempo, o Rio, que passou a chamar-se “Guanabara” em 1960, voltou a ser Cidade do Rio de Janeiro em 1975, após a fusão com o estado de mesmo nome. Ganhou o Aterro do Flamengo, em 1965; o Túnel Rebouças, em 1967; e o Sambódromo, em 1984.

A partir de 08 de abril de 1998, com a assinatura do Decreto Presidencial nº 2538, deu-se início à quarta fase da Aviação Naval, quando a Marinha passou a ter, novamente, o direito de operar aeronaves de asa fixa e, com isso, mais uma vez pôde contar com o idealismo e a abnegação de uma nova geração de pioneiros que, partindo praticamente do nada, construíram as bases sólidas da estrutura técnico-operativa de que hoje dispõe a Aviação Naval.

Cabe ressaltar que, em 2001, com a baixa do saudoso “Minas Gerais”, ocorreu a passagem de serviço do capitânia da Esquadra para o Navio-Aeródromo “São Paulo”, que passou a receber os nossos aviões; e, em 2018, a Marinha do Brasil incorporou o Navio-Aeródromo Multipropósito “Atlântico”, após a baixa do “São Paulo”, descortinando um novo horizonte para a Aviação Naval por meio do embarque de helicópteros de portes variados, cumprindo uma imensa gama de tarefas em proveito das operações navais, ações humanitárias e auxílio a desastres naturais.

Ao longo dessa centenária história, a Alta Administração Naval tem renovado o inventário da nossa Aviação com modernos helicópteros e aviões. Além disso, tivemos importantes conquistas na qualificação do nosso pessoal, com significativa elevação operacional, como, por exemplo, em 2020, com o início da operação de nossas aeronaves a bordo do NAM “Atlântico”, assistida por Óculos de Visão Noturna, dentre outras.

Ainda nesse contexto, tivemos as recentes incorporações das aeronaves UH-17, que trarão novas capacidades operacionais à missão no gélido continente antártico. Ademais, corroborando com o ideal de evolução, existem as previsões de recebimento dos AH-15B *Super Cougar* com capacidade ASUW, dos aviões KC-2 *Trader*, e do Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas – Embarcado (SARP – E), além da conclusão dos programas de modernização das aeronaves AH-11B *Wild Lynx* e dos caças AF-1 B e C.

Ao observarmos esse breve resumo da riquíssima e centenária história da Aviação Naval brasileira, constatamos diversas e importantes mudanças que ocorreram ao longo desse período. É impossível não fazer um paralelo com as transformações ocorridas no Rio de Janeiro, cidade do seu nascimento, o que fica ainda mais realçado sob o olhar de um Aviador Naval, ao registrar tais transformações em imagens aéreas, a partir de um ponto de vista tão familiar a todos nós, na essência do nosso lema: “No ar, os homens do mar!”

PAULO RENATO ROHWER SANTOS  
VICE ALMIRANTE

# ILHA DO GOVERNADOR E A PONTA DO GALEÃO



NA LONGÍNQUA ILHA DO GOVERNADOR, a Aviação Naval instalou uma de suas primeiras bases, onde posteriormente seria construída a “Fábrica de Aviões da Marinha”. Na foto original, observa-se a presença de dois hidroaviões junto à praia, onde hoje funciona a Base Aérea do Galeão.

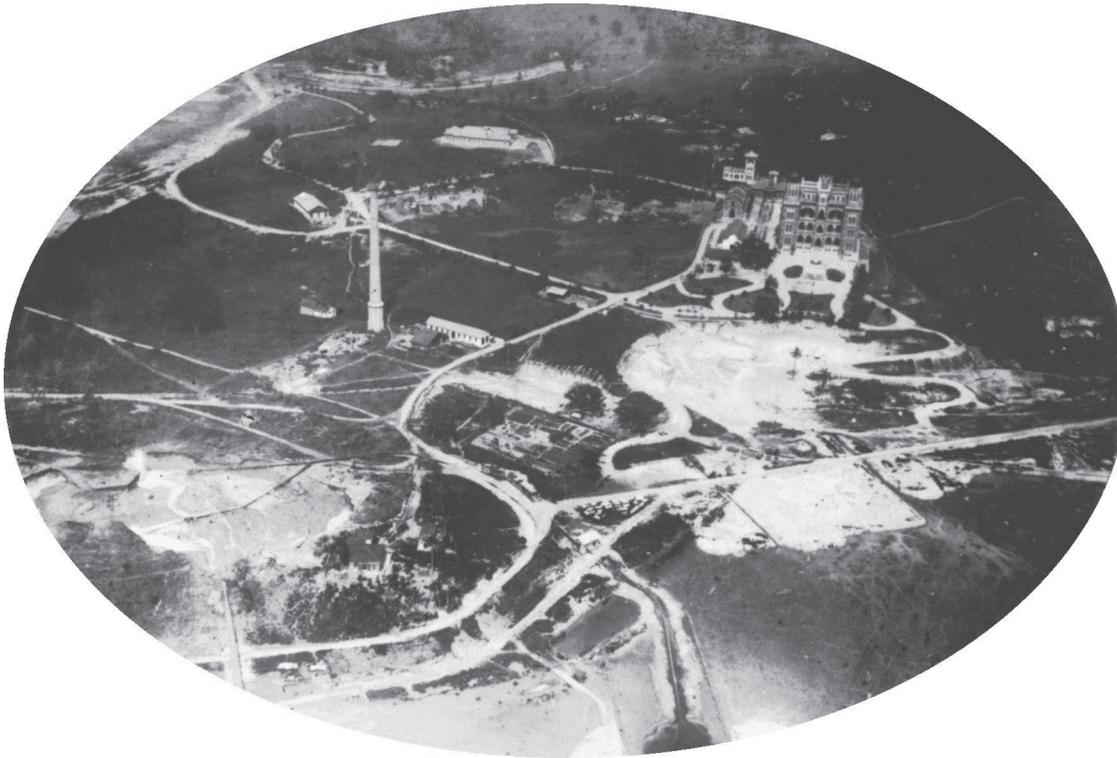
Na foto atual, percebemos o contraste com a ocupação total do espaço por atividades ligadas à aviação. A capela de Nossa Senhora dos Navegantes, localizada em frente à ponte, foi demolida e reconstruída no bairro de Bonsucesso. Existe outra capela na Casa do Marinheiro, na Avenida Brasil, com a mesma denominação. A antiga ponte de embarque também não existe mais devido ao alargamento da Estrada do Galeão e à construção da via exclusiva do BRT.

O aeroporto internacional do Galeão, atual Antônio Carlos Jobim, criado em meados da década de 1940, ocupa atualmente pouco menos da metade dos 36,12 km<sup>2</sup> da Ilha do Governador, sendo sua última ampliação realizada para atender às necessidades

das Olimpíadas de 2016. No aeroporto velho funcionam os terminais de cargas e o Correio Aéreo Nacional. As antigas instalações da Fábrica de Aviões da Marinha hoje pertencem à Base Aérea do Galeão – Aeronáutica.



# ÁREA DA FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ



RETRATADA INICIALMENTE como a vastidão desocupada de Manguinhos, a área está hoje praticamente toda ocupada por vias expressas e comunidades populares. Como uma verdadeira ilha verde, as instalações da Fundação Oswaldo Cruz contam com o castelo Mourisco em destaque, acrescido de diversos laboratórios da Farmanguinhos e das novas instalações do Instituto Nacional de Infectologia.

Dos caminhos de terra, surgiu a atual Avenida Brasil, via de capital importância na integração do centro da cidade com a antiga zona rural, os municípios da baixada fluminense e demais estados. Apesar da existência de outras vias expressas como a Ponte Rio – Niterói, a Linha Vermelha e a Rodovia Rio – Santos (atual Avenida das Américas), a Avenida Brasil permanece como de vital importância para o tráfego de coletivos e de carga.

Ao fundo, podemos ver o Morro do Adeus e uma das seis estações do teleférico construído em 2010 como parte de um projeto de integração das comunidades do Complexo do Alemão, hoje desativada.



# CAMPO DE SÃO CRISTÓVÃO



O DESTAQUE NESTA COMPARAÇÃO é percepção de quanto da Baía da Guanabara foi aterrada nesses anos. Na foto inicial percebe-se uma grande quantidade de instalações navais que ficavam praticamente alinhadas à Igreja Matriz de São Cristóvão na Praça Padre Seve, e que hoje estão bem afastadas do mar.

Na foto original, observamos o Campo de São Cristóvão sem o pavilhão de exposições que foi construído no início dos anos 60 em projeto do arquiteto Sergio Bernardes, permanecendo como maior pavilhão do estado até a inauguração do Riocentro em 1977. Atualmente funciona como o Centro de Tradições Nordestinas.

Na parte superior direita da foto, vemos o prédio do Educandário Gonçalves de Araújo, hoje semiencoberto por prédios comerciais.

Ao longo dos anos, São Cristóvão, conhecido como o bairro imperial, desenvolveu vocação fabril com a instalação de diversas indústrias ainda no período do Império. Então, desde aquela época, diversos aterros foram realizados para permitir uma melhoria nas condições sanitárias e também ao seu acesso. Já na República, a vocação industrial se manteve com o incremento de empresas automobilísticas, seguidas de confecção e vestuário. Na foto atual, temos à esquerda o Colégio Pedro II – Unidade São Cristóvão, construído em 1888 como internato. Hoje, em novas instalações, atende aos ensinos fundamental e médio.

