

DOSSIÊ DE TOMBAMENTO BEM IMÓVEL

Avião Monumento



Prefeitura Municipal de Paraguaçu

janeiro 2011 - exercício 2012

QUADRO III



FOLHA DE ROSTO

QUADRO III

Data de encaminhamento ao IEPHA/MG: 15/01/2011		PARAGUAÇU
ENDEREÇO DA PREFEITURA	Rua Dr. João Pinheiro, 220/ Centro. CEP 37120-000	
NOME DO PREFEITO	Gantus Nasser	
NOME DO SETOR DE PATRIMÔNIO CULTURAL DA PREFEITURA	Secretaria de Educação e Cultura	
ENDEREÇO DO SETOR	Rua Ferreira Prado, 138 / Centro	
TELEFONE DO SETOR	(35) 3267- 1664	
ENDEREÇO ELETRÔNICO DO SETOR	semecparaguacu@yahoo.com.br	
NOME DO GERENTE	Patrícia Alves da Silva	

Relacionar nome dos bens cujo dossiê de tombamento esteja sendo enviado	
1) Avião Monumento Pasta 04/10 (contém 93 páginas)	4)
2)	5)
3)	6)





SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	5
2. HISTÓRICO DO MUNICÍPIO	6
3. HISTÓRICO DO BEM CULTURAL E CONTEXTUALIZAÇÃO NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO	27
4. DESCRIÇÃO, ANÁLISE E DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA DO BEM CULTURAL	45
4.1 - Entorno	45
4.2 - Descrição e Análise	53
5. DELIMITAÇÃO, DESCRIÇÃO E JUSTIFICATIVA DO PERÍMETRO DE TOMBAMENTO	58
5.1 - Delimitação	58
5.2 - Descrição	59
5.3 - Justificativa	59
6. DELIMITAÇÃO, DESCRIÇÃO E JUSTIFICATIVA DO PERÍMETRO DE ENTORNO	60
6.1 - Delimitação	60
6.2 - Descrição	61
6.3 - Justificativa	61
7. DOCUMENTAÇÃO CARTOGRÁFICA	62
7.1 - Localização do Município de Paraguaçu/MG	62
7.2 - Localização do Bem Cultural	63
7.3 - Levantamento Métrico	64
8. LAUDO TÉCNICO DE ESTADO DE CONSERVAÇÃO	67
9. DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO / PRESERVAÇÃO PARA ÁREA TOMBADA E ENTORNO	79
9.1 - Área Tombada	79
9.2 - Entorno da Área Tombada	79
10. FICHAS DE INVENTÁRIO	81
11. REFERÊNCIAS	89
12. FICHA TÉCNICA	92

ANEXOS

- A. Parecer Técnico sobre o Tombamento
- B. Ata de Reunião do Conselho de Aprovação Provisória do Tombamento
- C. Parecer do Conselho sobre o Tombamento
- D. Ata de Reunião do Conselho aprovando os Perímetros de Tombamento e de Entorno
- E. Ata de Reunião do Conselho aprovando as Diretrizes de Intervenção / Preservação
- F. Notificação de Tombamento
- G. Recibo da Notificação de Tombamento
- H. Edital de Tombamento Provisório
- I. Ata de Reunião do Conselho de Aprovação Definitiva do Tombamento
- J. Decreto, Deliberação ou Homologação do Tombamento Definitivo
- K. Inscrição no Livro de Tombo
- L. Publicação do Tombamento Definitivo







1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho faz parte das atividades desenvolvidas pelo município de Paraguaçu/MG para registrar e proteger o seu patrimônio cultural, além de compor o conjunto de ações que garante os incentivos do ICMS Cultural, segundo a Lei 18.030/2009, a partir de análises do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (IEPHA/MG).

Como resultado, tem-se uma coletânea de informações históricas, cartográficas, descritivas, iconográficas e fotográficas sobre o Avião Monumento. Todas as informações e documentos, contidos neste dossiê, justificam e orientam a preservação do bem com o devido respaldo legal. O Tombamento do referido imóvel foi proposto visando completar a série de atos jurídico-administrativos e ações de acautelamento planejadas pela municipalidade para sua efetiva atuação na preservação do seu acervo cultural.

Este estudo é uma iniciativa da **PREFEITURA MUNICIPAL DE PARAGUAÇU**, representada pela Secretaria de Educação e Cultura, com o apoio do **CONSELHO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE PARAGUAÇU** e elaborado pela equipe técnica do grupo **MEMÓRIA ARQUITETURA LTDA**. Cópias deste Dossiê de Tombamento encontram-se disponíveis na sede do Conselho Municipal e no IEPHA/MG.

O monumento em questão revela-se uma peça importante na construção da identidade dos paraguaçuenses, à medida que representa um marco que afirma a atividade de aviação na cidade, como um determinante para sua economia, sua política, se inserindo no contexto cultural do município. Sua inauguração, em 1974, se fez em homenagem aos aviadores e em referência à história do movimento aviatório em Paraguaçu, que remonta a 1941, quando da fundação do aeroclube. Em 1998, foi eleito pela população, através de um plebiscito, o símbolo municipal. Tornando-se, assim, parte da memória e como elemento de identificação da sua gente.

O documento foi então submetido à análise do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Paraguaçu que emitiu seu parecer e aprovou a iniciativa em reunião oficial, reafirmando a atuação preservacionista da municipalidade.





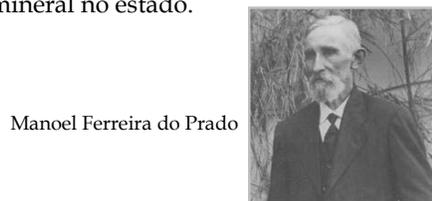
2. HISTÓRICO DO MUNICÍPIO

Paraguaçu: a formação do povoado e os primeiros moradores

Segundo historiadores e relatos orais que ainda ecoam entre a população paraguaçuense, é certo que os primeiros habitantes da região, onde hoje se encontra o município, foram os índios da tribo Mandibóias – que significa “cobra enrolada, ou seja, pronta para dar o bote” – da nação dos Cataguás, habitantes das margens dos rios Sapucaí e Dourado. Visto a acepção nomística da tribo, pode-se pensar o quão ariscos eram os referidos índios. Apesar de não serem antropófagos, eram conhecidos por seus atos de violência. O que está registrado nos relatos de Martim Corrêa de Sá ao percorrer as imediações, denominada Sertão de São Sebastião, já no final do século XVI juntamente com os estrangeiros Henry Baraway e Antony Kniwet.

Provavelmente, nos séculos XVII e XVIII, a referida região foi palco de passagens de bandeirantes oriundos de São Paulo em busca de áreas mineradoras ou mesmo em tentativas de encontrar minerais por essas terras, as quais passaram a ser domínio mineiro somente em 1749. Já em 1746, descobriu-se ouro em Santana do Sapucaí, ao sul de Paraguaçu. A partir de 1765, com a abertura do caminho que iria de Cabo Verde a Santana do Sapucaí, dá-se início à ocupação das terras vizinhas. Dentro do território de Santana do Sapucaí, na confluência dos rios Sapucaí e Dourado, florescia a localidade chamada Douradinho, com capela dedicada a São João Batista. A povoação, que posteriormente daria origem à cidade de Paraguaçu, inicia-se somente ao fim de século XVIII, num contexto de queda da produção aurífera e mineral no estado.

Por volta do ano de 1790, chegam os primeiros sesmeiros, com destaque para o nome de Manoel Ferreira Prado. Estes pioneiros vieram com grande número de escravos (ou os adquiriram após a chegada), além de familiares e agregados. Quanto aos inevitáveis atritos com os Mandibóias, esses ocorreram; o que provocou a retirada de parte dos índios para terras inóspitas e inabitáveis a oeste, onde hoje se localiza o Triângulo Mineiro. Nelson de Senna, em "*Terra Mineira*", conta como Lourenço Castanho, o Velho, expulsou os índios "Cataguás", do sul de Minas para o Triângulo Mineiro, pelos Rios Sapucaí e Grande¹. Alguns indígenas porém, permaneceram; integrando-se gradativamente à comunidade que se desenvolvia.



Manoel Ferreira do Prado



Fazenda Espírito Santo, em 1905.
IMAGENS: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2004.

Outro sesmeiro presente entre os pioneiros foi Agostinho Fernando de Lima Barata, português imigrado para o Brasil no início do século XIX, que se instalou também em terras devolutas do sul da capitania de Minas Gerais, no

¹ SENNA, Nelson de. *Terra Mineira*.





lugar chamado naquela ocasião de Sertão de São Sebastião, pertencente à vila de Douradinho, correspondente às terras atuais de Paraguaçu. Alguns relatos apontam a denominação do arraial como Nossa Senhora do Carmo, padroeira da localidade décadas mais tarde.

Vale lembrar que a intenção de se destacar como “processo civilizatório” a chegada e a fixação de homens brancos pelo interior da colônia, tem por vista um parâmetro eurocêntrico, pois na verdade esse processo é acompanhado de violência por ambas as partes envolvidas nesses contatos étnicos. Uma vez que mesmo acompanhados, a longo prazo, por um processo de hibridismo, miscigenação e pluralismo cultural na composição da população e da sociedade, esses contatos não deixam de se fazer através de tensões e violência – física e simbólica, por todos os lados.

Ver-se-á relativo povoamento do arraial nos primeiros anos do século XVIII, em que a população mais pobre é seduzida pelas atividades agro-pastoris nas fazendas existentes. Essas atividades acabam por atrair parte da população nômade, livre e liberta,² que vagava pelo estado à procura de melhores oportunidades de vida. O que é lembrado por Caio Prado Júnior³, principalmente após os anos e décadas seqüentes ao desaquecimento da economia mineradora, sendo a fixação de parte dessa população nas propriedades rurais da região, devido ao revigoreamento da atividade agro-pastoril do Sul e da Zona da Mata Mineiros, mais próximas da capital da Coroa, o Rio de Janeiro, que demandava por abastecimento alimentício e de suprimentos pré-manufatureiros, principalmente após a transferência da Côrte Portuguesa para o Brasil.



IMAGENS: Alexandre Borim, set/2007.

Para falar e estar com Deus: As Igrejas e a evolução eclesiástica

Seguindo o rastro dessa expansão populacional ver-se algumas solicitações feitas pelos habitantes do arraial, como a construção de uma capela na localidade. Sem dúvida facilitaria a autonomia ante a freguesia de Douradinho para a realização de algumas práticas religiosas, tais como as missas, os batismos, os casamentos, para as quais os habitantes de Nossa Senhora do Carmo deveriam deslocar-se até aquela freguesia, de caminho longo e difícil. Decerto, parte dos deveres da população católica não era feita por padres, dada a longa distância até Douradinho (cerca de 40 quilômetros). É possível, que muitas uniões não tenham sido oficializadas pela Igreja Católica, além de batizados e primeiras comunhões tenham deixado de ser feitos. Ademais, a prática de ir à missa com certa frequência poderá ter sido descartada nesses primeiros anos de existência do povoado. Sendo mais comum as práticas domésticas do catolicismo, como rezas, orações, novenas, jejuns, comemorações dos dias

² A população liberta era formada por negros e pardos, que haviam conseguido a alforria e compunham uma parte intermediária entre a população livre e escrava. Nesse período era grande o número de libertos na província de Minas Gerais.

³ PRADO JR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1981.





santos, etc., sem a mediação de autoridade legal da Igreja, a não ser em momentos esporádicos de visitação de um padre.

Assim, por volta do ano 1810 é erguida a primeira capela da localidade, com o esforço da população escrava e por iniciativa do sesmeiro Manoel Ferreira Prado, espécie de capitão-mor do local. Além deste, há de se destacar o empenho de outros moradores como os senhores João Gonçalves de Souza, Antônio Alves Neto e Bento Ferreira da Rocha, na disponibilização de mão-de-obra e materiais necessários ao levantamento daquela “modesta obra” de pau-a-pique. Junto à capela, dar-se início à construção do primeiro cemitério da localidade, que se fará seguindo as mesmas expectativas de autonomia religiosa da população do arraial frente a Douradinho. A capela foi dedicada à Nossa Senhora do Carmo, a quem Manoel Ferreira do Prado era devoto.

O episódio da construção de uma via de acesso da população que habitava a parte norte do povoado dará subsídio para a segunda nomenclatura destinada a Paraguaçu - Carmo dos Tocos. Uma vez que ao abrirem essa via foi necessário a derrubada de grande parte de árvores da mata, o que acabou por produzir muitos tocos no local, só permitindo a passagem de pedestres, cavalos e mulas. Oscar Prado deixa-nos um comentário a respeito daquela situação:

“Está aí justificado o pedido feito pelo povo do norte a Manoel Ferreira do Prado para abrir uma passagem, acompanhando o Ribeirão do Carmo, por onde pudessem ter acesso à Capela e ao cemitério. O pedido foi atendido. Mas a picada demorou a ser destocada, obstruindo a passagem de veículos, só o permitindo para pedestres e cavaleiros. É deste trabalho inacabado, da falta de destocamento dessa via de comunicação que adveio a denominação do arraial de Carmo dos Tocos.”⁴

Com relação à capela, essa passou a fazer parte da freguesia de Douradinho, no termo de Campanha e, estranhamente, estando sob a Diocese de São Paulo, pela proximidade do arraial com aquele estado. Isso é confirmado pela provisão expedida pelo bispo de São Paulo, D. Matheus de Abreu Pereira, quando da elevação do arraial a curato em 1821. Mas há de se lembrar que essas confusões de comarcas e de dioceses eram comuns na época, sendo parte do processo de descentralização continuada da administração portuguesa - refletida na área judicial e política - e seguida também pela Igreja Católica. Somente em 1913, a paróquia passará a fazer parte da Diocese de Guaxupé, tendo ainda pertencido à campanha de Pouso Alegre antes desse período.

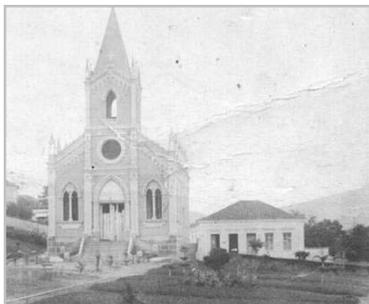
Para a construção da primeira igrejinha, a Diocese de São Paulo exigiu a marcação de terreno destinado à Igreja Católica, o que acabou por ocorrer imediatamente à exigência, visto a doação de terreno de 40 alqueires feito pelos

⁴ PRADO, Oscar F. *Carmo dos Tocos*. In: Mandibóias. 01/04/1981, p.191.





Antiga Matriz, demolida em 1922.



Capela N. S. Aparecida, 1928.



Construção da atual igreja matriz, 1908.



Construção da atual igreja matriz, 1908.
IMAGENS: CD-ROM: Paraguaçu: sua história, sua gente. Paraguaçu/MG: 2004.

moradores Amaro José do Vale e sua mulher, Maria Rosa de São José.⁵ O terreno doado estava junto ao ribeirão do Carmo e nas proximidades da Serra Matizada. A Igreja Católica reconheceu a igreja dedicada à Nossa Senhora do Carmo e ordenou a localidade como Curato de Nossa Senhora do Carmo da Escaramuça em 27 de julho de 1821, sendo delegado como primeiro vigário da localidade, o padre Luiz Gomes de Oliveira.

Em 15 de março de 1840, o curato de Nossa Senhora do Carmo da Escaramuça, 20 anos mais tarde depois da sua criação, por disposição da Lei Provincial n.º 168, passou a ser o Distrito do Carmo da Escaramuça, fazendo parte da Freguesia de Campanha. A partir de 29 de maio de 1848, foi instalada a Freguesia do Carmo da Escaramuça, abrigada pelo padre Luiz Pereira da Costa. A Paróquia veio meio século mais tarde, em 13 de Maio de 1894.

A primeira capela esteve de pé até os anos de 1840, quando foi demolida para dar início à construção da matriz de Nossa Senhora do Carmo, inaugurada no meio da década, tendo abrigado em suas dependências as eleições municipais, a partir de 1847. Era um templo barroco com um campanário ao lado, retirado anos antes de sua demolição, em fins de 1922, deixando saudades nos habitantes da Vila Paraguassu, conforme o trecho abaixo:

"Esboroa-se e esborcina-se ao impulso dos instrumentos demolidores o velho templo de Paraguassu, cheio de recordações saudosas que rememoram toda uma epocha e ressuscitam um passado. Mais encantos teria, talvez, para quantos como nós, ali receberam no humilde templo do Senhor, as águas lustraes do batismo, ali fizeram a sua Primeira comunhão, ali balbuciaram as suas primeiras preces (...). Mas, tem dessas impiedades o progresso..."⁶

⁵ A lavratura definitiva da escritura foi realizada em 17 de outubro de 1825, cuja cópia foi arquivada na Cúria da Diocese de Guaxupé -MG.

⁶ Artigo retirado da Almanak de 1923, editado pela Pharmácia São Geraldo. In: A Velha Igreja. A VOZ, 30/08/2002. p. 02.





O local da construção provavelmente é o mesmo onde hoje se localiza a capela de Nossa Senhora Aparecida, em estilo gótico, cuja edificação foi financiada pela família Dias e inaugurada em 1928, com o projeto do construtor Virgílio Borim. Quanto à segunda matriz destinada a Nossa Senhora do Carmo, padroeira da cidade, seu erguimento iniciou-se no último quartel do século XIX, mas por falta de verbas a obra foi interrompida, só tendo reinício em 1908, quando da escolha da Comissão Construtora para o andamento da obra, composta pelos seguintes nomes: Alfredo Luiz do Prado, responsável pela gerência da construção da obra; Alfredo Leite, a quem coube o cargo de tesoureiro e a José Christiano do Prado, como procurador - secretário.

Alfredo Luiz do Prado contou na construção com João Rissieri Rosa; trabalhos de carpintaria, com José Purifico Gonçalves; encarregado dos transportes, Pedro Palhão; oleiro, José Schiassi. Para auxiliar o construtor foi designado Luiz Mitidieri.

A suntuosa matriz foi inaugurada em 1916, estando a Paróquia na ocasião sob a administração do Padre Antônio Piccinini. O novo templo foi erigido em estilo misto: na parte exterior, o barroco; na parte interna, o romano, com imponentes colunas. Nos anos 1940, a matriz recebeu a sua primeira reforma, projetada pelo arquiteto Bruno Grafflirnger (ou Graeflinger), de Belo Horizonte, realizado em estilo colonial "Missões", modificando parcialmente o projeto inicial, mantendo o estilo romano internamente, com suas colunas, mas aumentando a torre, que recebeu uma cruz e ainda fazendo mudanças no exterior. Em 1959 foi executada outra reforma, com a colocação dos vitrais, revestimento das paredes e piso com mosaicos e substituição das escadas de madeira por concreto. No fim dos anos 60 houve terceira reforma, onde foi feito o acabamento da escadaria e de toda a frente da igreja. Sendo essa a caracterização atual da matriz que, apesar das reformas sofridas, ainda conserva a originalidade dos seus traços iniciais.



Praça Oswaldo Costa.



Capela Santa Cruz; ocupado hoje pela rodoviária.



IMAGENS: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2004.

Há menção histórica sobre a construção de uma outra capela, destinada à Nossa Senhora do Rosário, acredita-se, no ano de 1874, segundo o Monitor Sul Mineiro daquele ano. Uma vez que a igreja era destinada ao culto de





escravos e libertos, negros ou pardos, para a devoção da santa de sua proteção, já que eram impedidos de compartilhar dos cultos católicos nas igrejas destinadas à população branca, é possível supormos que a edificação da igreja foi iniciativa de negros moradores do Carmo da Escaramuça.

Há também de se relevar o aparecimento de mais uma capela, a de Santa Cruz, erguida para pagamento de promessa, por um morador, conhecido como Seu Francisco. Esse templo, demolido durante a década de 20, situava-se onde hoje está a atual Estação Rodoviária de Paraguaçu.

Sobre o desenvolvimento econômico

Quatro períodos marcam o desenvolvimento econômico de Paraguaçu, destacando as atividades que predominaram nesses períodos. No início da povoação, atenção especial para as atividades agro-pastoris, com relevância para a criação de gado bovino. Além de agricultura de subsistência, sendo a parte excedente, comercializada.

O Almanaque Sul Mineiro de 1874 nos relata a diversidade da produção da pequena Carmo da Escaramuça, naquele momento, distrito da Vila Formosa de Alfenas:

“Como em todo sul de Minas, são as terras da parochia de excellente qualidade para a cultura e criação. Colhem-se abundantemente todos os gêneros alimentícios, fumo, mamono e canna; cria-se em grande escala os gados suínos, vaccum e lanigero, constando especialmente a exportação (além da que é feita para os lugares visinhos) para o Rio de Janeiro, de fumo, toucinho, porcos, bois e carneiros. Como indícios do lisongeiro desenvolvimento que vai tendo a industria na freguezia veem-se já magníficos tecidos de algodão e lã, fabricadas nos antigos e grosseiros teares, e o vinho nacional, alli fabricado da uva americana (de que existem grandes plantações)(...)”⁷

Com o crescimento da população, parte desta deslocou-se para as férteis regiões das matas, na bacia do Sapucaí, onde o tenente Joaquim Luiz do Prado e seus empregados plantaram os primeiros canaviais. A nova indústria prosperou rapidamente, enriquecendo os grandes fazendeiros, que exportavam aguardente e rapadura para todo o sul de Minas. Há de se lembrar, porém, que embora a atividade canvieira predominasse como a mais importante nesse período, a produção de outros gêneros alimentícios e a criação de gado não foi descartada, o que aponta para a diversificação da economia do município, conforme a transcrição acima. Tanto que em 1914 é implantado na cidade um posto de zootecnia e até hoje a criação de gado leiteiro e a produção dos derivados do leite têm destaque na economia paraguaçuense.

⁷ Almache Sul Mineiro de 1874. Doc. 1, 01/jan, p.01.

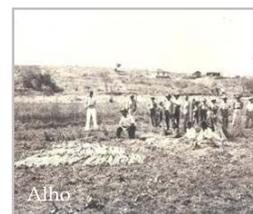




Ao período da cana de açúcar sucedeu o de café, visto as condições favoráveis ao desenvolvimento da cultura cafeeira em todo o sul de Minas. Com a multiplicação de suas lavouras, o desenvolvimento de Paraguaçu avançou a passos mais largos, trazendo maior renda e riqueza para a localidade. Neste período, o desenvolvimento alcançado pela cidade sofreu algumas intermitências. A mais grave foi em 1929, quando com o colapso dos negócios de café provocados pela “crack” da Bolsa de Nova Iorque, de repercussão por todo o Brasil, refletiu negativamente para os cafeicultores. Ainda assim, o café continuou a ser cultivado, só que em áreas menores e atualmente existem fazendas de cultura do mesmo na zona rural, e o produto é um dos principais de Paraguaçu.

Haverá então alternâncias na produção, desencadeadas com a crise e a conseqüente onda de sacrifícios na produção cafeeira, sendo os recursos transferidos para outras áreas de produção, como a indústria. Na década de 40, a cidade recebe a Paraguaçu Têxtil S/A, até hoje a maior empregadora. Afora as pequenas indústrias que visavam atender às demandas advindas com a implantação da fábrica, outras culturas agrícolas vieram no rastro da indústria têxtil, como o plantio de algodão. O trecho abaixo nos aponta para isso:

Com o início do funcionamento, em 1944, da grande fábrica de fiação e tecelagem de algodão da Paraguassu Têxtil S.A., abrem-se magníficas possibilidades para a cultura da preciosa malvãcea neste município.⁸



IMAGENS: CD-ROM: Paraguaçu: sua história, sua gente. Paraguaçu/MG: 2004.

A produção de alho também atingiu níveis surpreendentes na década de 1940, sendo Paraguaçu o maior produtor de Minas Gerais, e o estado, o maior produtor do Brasil. Além destas, outras culturas apresentaram e apresentam lugar de destaque na economia do município, como o milho. E é relevante notar que atualmente, o setor primário emprega grande parte da população economicamente ativa de Paraguaçu, cerca de 37%.⁹

Com a diversificação da produção agrícola e também com o processo de urbanização da cidade, o comércio e a prestação de serviços apontaram para um maior dinamismo da atividade econômica no município. A situação da plantação de café nos anos 10 e 20 gerou muita riqueza para Paraguaçu, a ponto de poder contar com um banco próprio da cidade - o Banco de Paraguassu, que funcionou de 1919 até os anos 40, quando foi inaugurado o banco Moreira Sales, em 1942. Hoje a cidade conta com várias agências bancárias. Além do setor agropecuário, da

⁸ “Necessidade do plantio”. In: Jornal Paraguassu, 05/09/1943, p.01.

⁹ Fonte: Fundação Instituto de Geografia e Estatística - IBGE. 2001





indústria têxtil e alimentícia e das lojas de prestação de serviços e comerciais, outra atividade em expansão em Paraguaçu e com futuro promissor é o turismo, devido às condições propícias do município - a sua cultura, as fazendas, o clima, as festas que perduram todo o ano e por está banhada pelo Lago de Furnas - podendo empregar parte da população economicamente ativa e aumentar as receitas municipais e a renda dos seus habitantes.

Sobre a evolução política

Após chamar-se Nossa Senhora do Carmo, no início da povoação, e em seguida Carmo dos Tocos, aludindo aos tocos entre a parte norte do arraial e a primeira capela, o local passa a se chamar Carmo da Escaramuça. Segundo dizem, essa nomenclatura refere-se a um episódio ocorrido entre os anos 1812 e 1820, no qual houve uma matança, uma “escaramuça” contra um grupo de ciganos que passou pela região. Essa denominação já era corrente quando da criação do curato em 1821 - Curato de Nossa Senhora do Carmo da Escaramuça, numa alusão à santa e ao episódio dos ciganos ocorrido anos antes - tema este a ser tratado mais adiante.

O distrito foi fundado em 1840, por força da Lei Provincial n.168, de 15 de março de 1840, pertencendo à jurisdição da Vila e Termo de Campanha da Princesa, comarca do Rio Verde. Com a formação do município de Vila Formosa de Alfenas, em 1860, o distrito do Carmo da Escaramuça foi a ele incorporado, permanecendo sob essa jurisdição durante 20 anos. Em 1880 o Carmo da Escaramuça foi desmembrado de Alfenas e anexado a Santo Antônio do Machado, hoje Machado, município recém criado, pela lei n. 684 de 30 de novembro de 1880, a quem ficou anexado até a sua emancipação, verificada em 30 de agosto de 1911, data oficial de aniversário de Paraguaçu. O atual nome, Paraguaçu, foi escolha do Senador Gaspar Ferreira Lopes, que muito trabalhou para a emancipação do distrito, referenciando a índia Paraguaçu, uma das mulheres de Caramuru, lendário personagem dos tempos iniciais de colonização do Brasil, nos idos do século XVI.

A lei Estadual n.º 556, a qual elevava o Distrito de Carmo da Escaramuça à condição de município, exigia a construção do Grupo Escolar, Cadeia Pública e Casa da Câmara, eleição de vereadores, seguindo-se a eleição do prefeito, do vice-prefeito e do secretário da Câmara. As determinações ocorreram sem maiores transtornos. Após o pleito eleitoral, foram empossados como primeiros vereadores de Paraguaçu, os senhores José Cristiano do Prado, Pedro Leite, Nestor Eustáquio, José Camilo da Costa, João Pedro de Alvarenga, Cândido Galvão e Custódio Estevão Pereira. Os quais por sua vez, elegeram as autoridades executivas: como prefeito José Cristiano do Prado; vice-prefeito, Pedro Leite; secretário, Cândido Galvão. Isso ocorreu no dia 31 de março de 1912. Mas o município instalou-se definitivamente apenas em 1º de junho de 1912 - com passeatas pelas ruas, foguetes e banda de música do Sr. João da Silva¹⁰.

¹⁰ “Na casa do João da Silva, sede oficial da banda de música, animava-se todas as tardes com os músicos ensaiando os seus dobrados, valsas e até trechos de óperas”. “Relato do Dr. Esdras”. In: A Voz, 30/08/1961. p. 01.





Paraguaçu, por força da Lei Estadual n.º 843 de 07 de setembro de 1923, adquire do município de Alfenas, o distrito de Fama, emancipado em 1948. Além de Fama, pertencera ao município de Paraguaçu, o distrito de Guaipava (antiga Pouca Massa e Paramirim), o que perpetua até hoje.

A sede do município nasceu como vila - Villa Paraguassu - porém, foi elevado à categoria de cidade por Lei n.º 893, 14 anos depois, em 10 de setembro de 1925. O Termo Judiciário foi criado em 1918, cujo primeiro juiz foi o Dr. Waldemar Tavares Paes. A Comarca veio em dezembro de 1938, com sua instalação em 1º de janeiro de 1939, e a Comarca de segunda instância, em 1954.

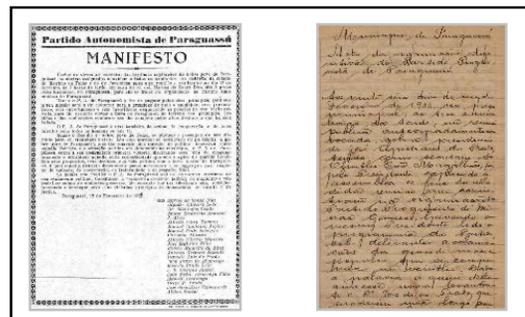
Num reflexo da agitação política dos anos de 1880, é fato marcante da história paraguaçuense no campo da política, o Congresso Republicano Sul Mineiro, ocorrido no antigo Carmo da Escaramuça em 1888 e que contou com forças do cenário produtivo e político da região, sustentadores da nova forma de governo a ser implantado no país no ano seguinte. Essa debandada dos agricultores do Sul mineiro para a nova forma política pode ser tributada como resposta à Lei Áurea - de libertação definitiva dos escravos - baixada naquele mesmo ano de 1888 e ocasionando forte oposição dos setores agrícolas mais conservadores do país.

Quanto à movimentação em torno dos partidos políticos, encontramos em Paraguaçu, durante o período, a influência de dois partidos, o Monarquista, chefiado por Manoel Ferreira Prado, e o Republicano, comandado por João Eustáquio da Costa. A realização do Congresso causou um desgaste imenso entre os dois partidos, quase provocando um confronto físico. E os reflexos daquela desavença não se desanuiaram durante o século seguinte.

Após a emancipação, em 1911, o PRM (Partido Republicano Mineiro) passou a ser o partido dominante em Paraguaçu, época em que José Cristiano do Prado foi eleito deputado estadual, nos anos 1920. Outro ponto a se destacar gira em torno das desavenças, novamente sucedidas, entre os dois principais partidos de Paraguaçu durante os anos 1930, tendo em vista as eleições municipais. A política local esquenta com a disputa entre Partidos Progressista (Pelados) e Autonomista (Peludos), estes últimos estruturados no clima político tenso do início da década de 30.

Manifesto do Partido Autonomista de 1933.
Cópia da primeira ata do livro.

IMAGENS: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2004.



Nesse ambiente de ânimos alterados, Pe. Piccinini assume a prefeitura da cidade no ano de 1934, tentando abrandar as disputas. No ano seguinte, um acordo político, visando amenizar os atritos, colocou José Monteiro na Prefeitura, mas o caldeirão da política continuava esquentando. Em abril de 1936, o acordo assinado no ano anterior foi rompido. Paraguaçu mergulhou na maior luta política de sua história: Pelados e Peludos se





enfrentaram nas urnas e nas ruas. A eleição aconteceu em julho daquele ano, sendo Nestor Eustáquio de Andrade o prefeito eleito.

Entre as figuras de destaque no cenário político de Paraguaçu, o nome sempre lembrado nos relatos orais e nos documentos é o de Cristiano Otoni do Prado, falecido em 1949 e nomeado prefeito em 1940, durante a ditadura do Estado Novo e em seguida eleito deputado estadual. Em sua administração, instalou-se na cidade o Aeroclube e a Paraguaçu Têxtil S/A, talvez os grandes feitos pelos quais o prefeito é sempre lembrado pelos moradores mais antigos. Além deste, destaca-se a figura de Oswaldo Costa, primeiro diretor da indústria têxtil e financiador do campo de aviação e do hospital, que mesmo embora morador do Rio de Janeiro por boa parte da sua vida, era natural de Paraguaçu e foi deputado federal por Minas durante os anos 50. O "Paraguassu" de 13 de agosto de 1950 estampava com orgulho em suas páginas a eleição do conterrâneo:



Oswaldo Costa, 1999.
IMAGEM: CD-ROM:
Paraguaçu: sua história, sua
gente. Paraguaçu/MG: 2004.

"Já está Eleito Deputado Federal o Sr. Oswaldo Costa. Pelos resultados parciais da apuração, em 39 municípios do sul de Minas, já está eleito deputado o nosso eminente conterrâneo Sr. Oswaldo Costa. A sua votação já vai além dos 15 mil sufrágios, apesar da apuração ser incompleta e faltarem informações de muitos municípios. Esse grande apoio, para um político novato, reflete bem o prestígio de nosso conterrâneo junto ao povo..."¹¹

Evolução urbana e de serviços

Embora a cidade de Paraguaçu não tenha tido uma explosão populacional durante o último século, é visível que a cidade passou por relativo desenvolvimento urbano e foi contemplada com as novas tecnologias do mundo contemporâneo, apesar de não ser um município de grandes proporções.

A pequena Carmo da Escaramuça contava, no início do século XX, com algumas ruas de calçamento, a igreja, algumas poucas casas no perímetro urbano, estando a maior parte da população fixada na zona rural e tinha um ritmo de vida extremamente pacato, típico das populações interioranas naquele período.

"(...) ali por perto de 1900, o Carmo da Escaramuça ainda era um arraialzinho desqualificado, formado quase de uma única rua, que subia o ribeirão e vinha morrer no largo da igreja velha. Ao anoitecer, os inhambus ainda piavam na capoeira brava da praça Pedro Leite, de onde os carretões puxavam enormes toras de jequitibá e massaranduva... Nessa quadra de prosperidade, começou o incipiente povoado a espriar-se, trepando pela colina de nossa senhora do Carmo, hoje escalada ate ao seu altiplano."¹²

¹¹ "Oswaldo Costa está eleito". In: Paraguassu, 13/08/1950. p. 01.

¹² "Relato do Dr. Esdras". In: A Voz, 30/08/1961. p. 01.





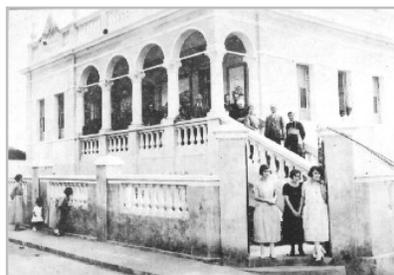
O centro do arraial era o largo da Igreja, hoje a Praça João Eustáquio da Costa, onde havia as lojas, os armazéns e as residências dos homens de prol. As ruas eram a de Cima, a de Baixo, a Direita (à matriz). A de Baixo é atualmente a Ferreira Prado e era a mais importante, ligando o caminho do Pacáu ao largo da igreja. A de Cima é hoje Barão do Rio Branco. Ainda havia a rua do João da Silva, a rua do Correio, etc. A nomenclatura dos logradouros aludindo aos moradores mais antigos do local ou ao que havia de mais importante na extensão da vias.¹³



Calçamento das ruas, em 1950.



Praça Oswaldo Costa, 1944.



Palacete no início do século passado.



Rua Ferreira Prado, 1934.

IMAGENS: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2004.

Algumas décadas passadas, em 1944, inicia-se o processo de calçamento da área central da cidade, já bastante desenvolvida. Foram beneficiados, nessa investida inicial, os seguintes logradouros: praça Oswaldo Costa, ruas Dr. João Pinheiro, Ferreira Prado, Major Leite, Barão do Rio Branco, Presidente Vargas, Aureliano Prado, Nestor E. Andrade e Tiradentes.

Junto com o calçamento vieram as primeiras redes de esgoto e a expansão do serviço de água encanada, mas atendendo somente à população central de Paraguaçu. Sendo que ainda nesse período, a grande parte dos habitantes, que ainda vivia na zona rural não pôde desfrutar, à primeira hora, das benesses desse avanço técnico e de saúde pública. Gradualmente esses serviços foram sendo implantados na cidade, a partir da sua expansão e do seu desenvolvimento. Atualmente, Paraguaçu calcula 213 logradouros públicos, sendo 5 alamedas, 11 avenidas, 10 praças, 185 ruas, 1 beco e 1 travessa, boa parte calçadas.

No que diz respeito às questões sobre a saúde, é certo que até o último decênio do século XIX, o então Carmo da Escaramuça, como os demais pequenos núcleos populacionais de Minas e do Brasil, não contavam com assistência médica. Os doentes eram assistidos pelos farmacêuticos práticos, benzedores e curandeiros. No início do século XX, fixou-se então no distrito, o primeiro médico, Antônio de Souza Soares, da cidade de Campanha. O médico Domingos Conde chegou na primeira década do século XX. Prestou serviços médicos à comunidade durante mais de cinquenta anos.

¹³ MOREIRA, Gil. "Ruas sem nome". In: *Paraguassu*, 27/05/1962. p. 01.





Em 1919, Aureliano de Almeida Nogueira, abriu o primeiro consultório médico de Paraguaçu. Sendo esses, segundo as fontes, os primeiros médicos a fixarem residência permanente na cidade. Mas vale lembrar que as antigas práticas médicas nunca foram deixadas de lado, coexistindo com a recorrência às práticas modernas da medicina.

Em 1927, o Governo Estadual criou o Posto de Higiene de Paraguaçu, instalado no ano seguinte, e em atividade até 1930, quando foi suprimido por motivo de economia, sendo em 1953. Na década de 40, o comendador Gervásio Seabra doou à localidade o Posto de Puericultura instalado pela Legião Brasileira de Assistência -LBA, que até hoje presta serviços à população.

Quanto ao hospital, o início da sua construção remete ao ano de 1928, mas as obras foram paralisadas no ano seguinte, quando sobreveio a crise econômica de 1929. Em 1945, quando estava a todo vapor a recém inaugurada Paraguaçu Têxtil, seu diretor, Osvaldo Costa, ordenou o reinício da construção financiada pela empresa. Terminado o prédio, em 1956, sob a direção de Aureliano Nogueira, o hospital passou a atender os enfermos. Mais tarde, constituiu-se a Sociedade Hospitalar de Paraguaçu, respondendo pelo funcionamento da casa. Durante certo tempo as Irmãs da Providência assumiram a administração do hospital, com dedicação e eficiência. Foi edificada a Maternidade anexa ao hospital, doação da LBA e inaugurada em 1958. Em seguida as Irmãs Capuchinhas de São Francisco de Assis, estiveram à frente do hospital, até 1998, e sob sua orientação operou-se a grande modificação que o estabelecimento hoje apresenta.

No quesito transporte é relevante o fato da falta de ramal ferroviário que atravessasse a cidade, causando até hoje, entre seus habitantes mais antigos, remorso por essa falta. Cristiano Prado alude ao fato e o desconforto causado sobre:

“(...) a Estrada de Ferro Machadense. Era o ano de 1923. Poucas vezes aconteceu algo semelhante em um município. O alcance da obra, há muito desejada pela população, montava em alguns milhares de contos de réis. Assim, aventava-se a princípio a idéia de ligar Machado a Pontalete, cujo ramal serviria também a Paraguaçu, baseando-se desse modo maior número de acionistas para a Empresa. No entanto os nobres



Hospital Pedro Quintino,
fundado em 1956.



Farmácia Campos, edificada
nos fundos da Igreja Matriz.



Praça João Eustáquio da Costa
Inauguração em 1977.

IMAGENS: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente.* Paraguaçu/MG: 2004.





representantes de Paraguaçu não quiseram concorrer, e Machado resolveu fazer a ligação Alfenas - Machado.¹⁴

Mas há de se lembrar que a Estação do Pontalete, no município de Três Pontas, era bem freqüentada pelos paraguaçuenses, que se deslocavam para as outras cidades da região através da ferrovia, num período onde esse era o principal meio de transporte. Além de ser o posto de exportação e importação dos produtos para a região. Para chegar-se até a Estação do Pontalete, os passageiros iam nas aranhas (espécies de charrete), de propriedade do Sr. Janico Sólia. E os produtos eram transportados nas carroças ou ainda nos lombos das mulas e burros.

A Estação Rodoviária de Paraguaçu foi inaugurada em 1962, atendendo a um desejo antigo dos moradores visando uma maior comodidade e regularidade para as suas viagens, como vê-se abaixo:



Inauguração da Estação Rodoviária em 1962

“Uma das mais prementes necessidades de Paraguassú é a construção de uma estação rodoviária. Já que não possuímos estrada de ferro, e nem alimentamos a vaidade de fazê-la atingir a nossa cidade, nestes próximos anos, precisamos pensar e agir no sentido de termos uma estação rodoviária e ampararmos com mais carinho e eficiência o transporte automóvel.”¹⁵



Estação Rodoviária atual.



Os aviões do Aeroclube.



Dia da inauguração, 1974.



Evandro campos

Com relação aos aspectos do transporte rodoviário, vale lembrar as condições desfavoráveis das estradas que atenderam a cidade durante boa parte do século passado. Em 1916, foi construído um trecho rodoviário da estação do Pontalete até Machado, passando por Paraguaçu e está em tráfego até hoje. Nas décadas seguintes, uma sucessão de rodovias foi concluída, refletindo a guinada que o país teve para o transporte rodoviário, substituindo o ferroviário, a partir dos anos 50, tanto para o deslocamento da população, quanto para o escoamento da produção industrial e agrícola.



Caixa d'água.

IMAGENS: CD-ROM: Paraguaçu: sua história, sua gente.
Paraguaçu/MG: 2004.
Alexandre Borim, Nov/2009.

Mas por outro lado, um feito de grande expressão para a sociedade paraguaçuense foi a instalação do Aeroclube de Paraguaçu, em 1942, com a iniciativa do prefeito Cristiano Otoni e do banqueiro e empresário Oswaldo Costa, financiador da obra. Num período onde nem as maiores cidades da região contavam com um campo de aviação e

¹⁴ Relato de Cristiano Otoni do Prado. *“Porquê não tivemos?”*. In: A Voz, 08/07/1989. p.04.

¹⁵ PRADO, Oscar. *“Necessidade”*. In: Paraguassu, 12/01/1947, p.01.





pouso. O peso dessa iniciativa é tanto, que o símbolo de Paraguaçu é um avião-monumento, que está na entrada da cidade e foi elevado a essa categoria, após eleição que envolveu toda a população, realizada em 1998.

Sobre o abastecimento de água, a cidade viveu momentos alternados de atendimento satisfatório e por ora passou por falta dessa, pelo crescente demanda, seja com a urbanização, seja com industrialização. Nos anos 40, Paraguaçu sofria com a falta de água quando se elaborou um projeto, com vistas a suprir essa necessidade, fazendo se sentir de “maneira assustadora”. Foram realizados serviços nos velhos mananciais, e a captação e distribuição vieram a partir do atual Parque das Bombas. Além da preparação de planta cadastral e posteriores estudos para completa remodelação de todo serviço de águas, sob a orientação de Virgílio Borim.

Por outro lado, o primeiro projeto para abastecimento de água para a cidade antecede a esse período. Em 1907, o antigo Carmo da Escaramuça já possuía água encanada em algumas residências, com a água vindo dos mananciais da fazenda da Serra e tendo sido construído até um reservatório no arraial. Nos anos 20, foi projetada pelo engenheiro Pedro Quintino da Fonseca uma caixa d’água para o município. A construção causou polêmica entre a população, pois muitos não acreditavam no projeto inovador para a época. Desativada em 2005, foi objeto de tombamento em 2008. Atualmente o abastecimento de água e a rede de esgotos são de responsabilidade de uma concessionária de serviço público – a COSAGUA.

Educação e Cultura

Grupo Escolar Pedro Leite nos anos 50 e em 2005.



IMAGENS: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2004. Alexandre Borim, jan/2005.

Em Paraguaçu, fontes orais relatam que entre os sesmeiros que aqui se fixaram em fins do século XVIII, o Sr. Flávio Secundo de Salles, fôra o primeiro educador da cidade. Viera com a comitiva de Manoel Ferreira do Prado, com a finalidade de ser o preceptor dos filhos dele, tendo chegado a esposar uma de suas filhas, Maria Luiza dos Reis Prado.

Quanto ao funcionamento de um uma rede de ensino em Paraguaçu, é necessário recorrer à Lei estadual que fixava a emancipação de vários municípios mineiros, entre os quais a “Villa Paraguassu”, e que dispunha sobre a necessidade da construção de um Grupo Escolar, o que foi levado a cabo, vindo a ser o “Grupo Escolar Pedro Leite”¹⁶, o mais antigo do município ainda em funcionamento.

¹⁶ O art. 3º da referida Lei estadual n.º 556 de 1911, assim dispunha sobre o assunto: “Os novos municípios criados por esta Lei poderão ser instalados senão depois que seus moradores satisfizerem as exigências dos arts. 3º e 4º da Lei n.º 2 de 14 de setembro e 1891, quanto a terrenos para cemitérios, edifícios apropriados para sessões da câmara, **escolas para instrução primária** e cadeia, a juízo do governo”.





Porém, as investidas educacionais de Paraguaçu antecedem à criação do município, quando já existiam algumas empreitadas particulares de ensino e também a existência de algumas escolas públicas, de curta duração. Uma dessas, data de 1890, conforme consta no livro de Atas e Termos de Visitação, sobre a existência da “Escola Pública de Instrução Primária da Paróquia do Carmo da Escaramuça, Município de Santo Antônio do Machado, dirigida pela professora Rosalina Maria das Dores (Dona Xixi) casada com Louis Debieix (o Luís Francês)”¹⁷. Esta escola funcionou até novembro de 1900, quando passou a denominar-se: Escola Pública Distrital de Carmo da Escaramuça. Em 1907, a escola deixa de atender a todas as crianças, sendo ocupada somente por meninas, conforme consta o termo de instalação da escola, de 21 de janeiro de 1907. Em 1911, após algumas modificações, incorpora-se ao “Grupo Escolar Pedro Leite”, de educação primária e mista.

Há documentos anteriores certificando a existência de outra escola no Carmo da Escaramuça, como o que atesta de funcionamento de uma escola pública no ano de 1882, regida pelo professor João Pedro de Alvarenga, diplomado pela Escola Normal de Campanha, e que foi freqüentada por aproximadamente 80 meninos.¹⁸

Essas escolas tinham duração esporádica, pois mesmo sendo públicas, não podiam contar com as verbas para o seu funcionamento contínuo. Assim, é possível que vários empreendimentos nesse sentido, não tenham tido longa duração, mesmo com toda disposição dos educadores pioneiros de Paraguaçu. Das iniciativas particulares há nas memórias de ex-alunos paraguaçuenses, o estilo dos mestres e as deficiências pedagógicas de ensino. Dentre essas escolas, valem ser lembradas, a do Seu Quinca, a do Seu Viriato, a do Seu Magalhães. Ambas funcionaram no início do século XX.

“(...) No cômodo da frente a seção masculina e no interior a feminina, de D. Elisa. Seu Quinca era o nosso professor. Pouco nos ensinava. (...) Quando a aula chegava ao fim assentava-se na cadeira da ponta da mesa e tomava a leitura dos mais adiantados. Nós, analfabetos, ficávamos ouvindo. (...) O recreio era na frente ao prédio. Brincávamos de pique. Aquela correria barulhenta. Seu Quinca mudou-se para Varginha. E voltei para a fazenda, como saí, analfabeto”¹⁹

Outra escola de destaque na cidade foi o Instituto São José, criado na década de 1940. Um colégio feminino para formação em Magistério, cuja idéia remonta à década de 20. Naquela época, as moças paraguaçuense estudavam, internamente, em cidades maiores da região, tornando o ensino caro, inacessível para a maioria. Em 1940, um grupo de senhoras resolveu ir à luta, enfrentando o desafio da instalação de um colégio, convidando as Irmãs da Providência para levarem adiante o projeto, que o aceitaram, enviando a Irmã Martha para as primeiras providências. E em 1941, o colégio foi inaugurado. Inicialmente funcionou em uma instalação modesta em uma

¹⁷ Ata e Termos de Visitação de 01º de dezembro de 1890. In: MARQUES. Cirlene. Cidadão. 12/06/1999. p.10.

¹⁸ O caderno de matrícula, pertencente à família Prado traz a seguinte nota de abertura, com a assinatura do professor Alvarenga e do delegado de Instrução, João Eustáquio da Costa: “Este livro servira para se lançar a matrícula dos alunos da escola de instrução primária desta freguesia, vai todo numerado e rubricado pelo baixo assinado, levando no fim o termo de encerramento. Carmo da Escaramuça, 7 de agosto de 1882.”

¹⁹ Relato de Oscar Prado. “Seu Quinca”. In: A Voz, 21/10/1973, p.01. CD-ROM: Paraguaçu: sua história, sua gente.





Instituto São José na década de 40.



Instituto São José em 2005.



FUNDAMAR.

IMAGENS:: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente.* Paraguaçu/MG: 2004.

casa na rua Ferreira Prado, cedida pelo Sr. Manoel Alvarenga. O prédio próprio foi construído em 1946, numa demonstração de envolvimento e disposição do povo paraguaçuense, na luta em busca de recursos financeiros. Nas suas antigas acomodações físicas, atualmente é ocupado pelo Colégio Paraguaçu de Ensino Fundamental e Médio, colégio particular mantido pela Fundação Educacional Esdras Olyntho do Prado – a FEDEOP.

Em 1952, é inaugurado o Ginásio Salesiano Domingos Sávio. Além desses, vale destacar o Instituto (ou Juvenato) Sagrado Coração, datado de fevereiro de 1956 e de funcionamento até 1990²⁰. O Instituto foi implementado pela Congregação dos Irmãos do Sagrado Coração, sob a rubrica do Padre André Coindre e fez história em Paraguaçu, deixando um rastro de benesses para a cidade e de formação de alta qualidade para os ex-alunos que passaram por suas fileiras. Atualmente a cidade tem alto índice de alfabetização de seus habitantes e conta com inúmeras escolas – públicas (estaduais e municipais) e particulares – entre as quais, a Escola Estadual Pedro Piccinini, Escola Municipal Prof. José Augusto, Escola Estadual Luiz de Mello Viana Sobrinho, o já citado Colégio Paraguaçu de Ensino Fundamental e Médio, atendendo

os moradores das áreas urbanas e rurais. Entre as escolas rurais, o destaque é para a Escola FUNDAMAR, de 1984 – que atende atualmente cerca de 600 alunos de Paraguaçu e outras cidades próximas, com o ensino fundamental regular, além de cursos e oficinas voltadas para o mundo do trabalho rural, possuindo ainda uma Fazenda-Escola para o desenvolvimento de suas atividades.

No que toca à imprensa, Paraguaçu desde o século passado contou com jornais locais de grande circulação e repercussão. Entre esses, vale destacar o primeiro jornal que surgiu em Paraguaçu, no começo do século XX, o "Arara", de Pedro Leite. Era manuscrito e ilustrado pelo diretor, fazia humorismo e crítica leve. Seguiram-se "A Evolução", de Lino Prado ; "O Paraguassu" , de José Cristiano do Prado e José Luiz do Prado; "A Semana" de José Cristiano e Odilon Prado; "A Notícia", de Alcides Maia; "A Metralha", de Oto Campo e Carlos Prado Campos, "A Matraca", de Hebe Prado, o "Lírio", de Célio Conde, "O Sputnik", de Donato Andrade e finalmente "A Voz da Cidade", de João Eustáquio de Andrade, que perdura até hoje e é o principal jornal da cidade, desde 1960, quando foi lançado o n.º 01.



IMAGENS: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente.* Paraguaçu/MG: 2004.

²⁰ Nesse ano, com o encerramento da escola e do seminário formativo, o já Centro Educacional do Sagrado Coração – CESC – foi remodelado, passando a ser um centro de espiritualidade para atendimento de jovens na Pastoral da Juventude e outros grupos.





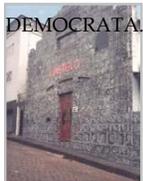
Outro feito recente de grande vulto para a cidade foi a concepção da Academia Paraguaçuense de Letras, criada em 1998, no dia 30 de agosto, buscando congregiar os prosadores e poetas e de difundir a língua portuguesa e a literatura brasileira a partir de Paraguaçu, com iniciativas de apoio no âmbito da cultura, o que fortalece imagem da cidade.

É necessário mencionar ainda outros voltados para o âmbito da cultura, como por exemplo, a existência dos cines Odeon e Eden nos anos 20 e 30, e a disputa entre os dois, visto a pequena dimensão da cidade e do público. Nos anos 40, é inaugurado o Cine Teatro Íris. Os cinemas já não se encontram mais ativados. Destaca-se atualmente o funcionamento do Museu Municipal Alferes Belisário, inaugurado em 1979, no local da antiga Cadeia Pública de Paraguaçu, atribuindo uma homenagem a um dos paraguaçuenses que prestaram serviço na Guerra do Paraguai, entre 1865-1869 - Belisário Rodrigues da Cunha. Hoje o museu funciona no casarão, conhecido como "Casa do Baguary", à Praça João Eustáquio da Costa. O Teatro Municipal Donato Leite Andrade, tombado municipalmente pelo Decreto nº 113 de 17 de dezembro de 2004, é também palco de grandes eventos e apresentações culturais em Paraguaçu, com capacidade para mais de 300 pessoas e localizado na Praça Oswaldo Costa, outro bem tombado pelo Decreto nº 16 de 25 de março de 2008.

A história dos clubes sociais também merece ser relatada, vide o grande número dessas instituições responsáveis pela produção dos mais diversos eventos. Clube mais tradicional de Paraguaçu, o "Ideal Clube" foi fundado em 15 de maio de 1915, tendo como primeiro presidente, Pedro Augusto Leite. Desde sua fundação, as festividades sociais sempre se destacaram. *Baile à chita*²¹ e eventos como *nine o'clock pipocas*²² ditavam os encontros da juventude da época. Com o passar dos anos, vão se ampliando o número de sócios e sua sede vai se tornando incapaz de atendê-los; aliás, situação essa repetida por várias vezes até a construção de sua sede definitiva situada à avenida Gonçalves Leite, em 1974. Grande acontecimento da época, a edificação de uma sede mais ampla, com praça de esportes e piscinas foi idealizada por Dário Borim, no ano de 1958, então presidente do clube e apoiada por toda comunidade. Foram quase quinze anos para sua finalização, mas, sem dúvida alguma, um empreendimento audaz e marcante para a comunidade paraguaçuense.

Em 10 de abril de 1932, foi organizada uma comissão fundadora formada por Waldemar Paulo, José de Lellis Gavião, Albino Borim e Antônio Bue-

IMAGENS: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2004.



²¹ Chita é uma espécie de um algodão estampado usado nas roupas das moças.

²² Relato de Guilherme Prado. "Quando a turma se reunia, com a desculpa de comer pipocas, para exhibir tangos e maxixes até as 11 da noite; hora que, imaginem, o baile terminava!". In: *A Voz*, 23/03/2002, p.07. CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*.





no para tratar da fundação do “Democrata Club de Paraguassú”, efetivado no dia 1º de maio do mesmo ano. Segundo seus registros, “é uma sociedade de caráter recreativo, prestava valiosos serviços a classe proletária local” (CD-ROM: Paraguaçu: sua história, sua gente). Um dos primeiros clubes de Paraguaçu, marcou história por suas festas animadas e por seus concursos de dança. Atualmente, o Democrata Clube funciona com o nome fantasia de Danceteria Castelo.

Outro clube que fez história e não mais existe foi o “Paraguassu Tênis Clube”. Situado no local hoje ocupado pelo Fórum e o Pátio de Obras da Prefeitura Municipal, era popularmente conhecido como a Praça e Esportes nos idos anos da década de quarenta.

Já no dia 12 de maio de 1946, com a presença de José Gavião, Aureliano Luiz do Prado, Justino Juvêncio e outros, foi decidida a criação da “Liga Operária de Paraguassú”, época essa em que foi implantada uma fábrica de tecidos na cidade. Era um momento de euforia para os trabalhadores que se reuniram e organizaram seu próprio espaço de recreação. Entre carnavais e festas diversas, a festa do dia 1 de maio era a mais cultuada, sendo celebrada com bandas de música, desfiles, competições esportivas, foguetório e jantar com líderes políticos. Apesar das dificuldades enfrentadas para a manutenção de sua sede, a Liga continua sendo a referência de diversão para os trabalhadores.

Os mais recentes são: o “Clube Esportivo Veteranos de Paraguaçu”, localizado às margens da rodovia BR-491, km I, e fundado em 17 de junho de 1983 para a prática de esportes, principalmente o futebol; e o “Serra Clube”, construído em novembro de 2000, em uma área rural abrangendo a Serra da Matizada e a Concórdia. Compõe-se por piscina, campo de futebol, quadra poliesportiva, playground, bar e restaurante, além de realizar anualmente, o Festival do Chopp.

Quanto às manifestações culturais da diversificada sociedade paraguaçuense é cabível de destaque a Congada, cujo termo foi estabelecida na cidade em 1978, e recebeu o nome de Joaquim Bucho, em uma justa homenagem ao grande capitão, já que pelo seu extraordi-

- 1-Festas nos anos 20
- 2-As pastorinhas
- 3-As pastorinhas em 1939
- 4-Folia de Reis em 1999
- 5-As pastorinhas em 1972
- 6-Desfile de Carnaval em 1983
- 7-Bloco de Carnaval de 1934
- 8- EXPOAP 1975

IMAGENS: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2004.
www.paraguassuturismo.hpg.ig.com.br.





nário entusiasmo e senso artístico, animou e deu brilho todo especial às festas de congada durante anos. As festas de congada são realizadas anualmente durante o dia de comemoração de São Benedito.

A folia de Reis, verdadeira demonstração de fé, na celebração da viagem que os magos fizeram a Belém para adorar o menino Jesus, é também digna de nota. Em Paraguaçu existe disputa ferrenha entre os grupos que, organizados, traçam um roteiro de visitas com o objetivo de conseguir recursos financeiros para fins religiosos, destacando os grupos das "As Pastorinhas" e o do "Cristo Rei". Esses grupos fazem parte da Federação das Folias de Reis do estado de Minas Gerais, entidade criada em 1998 devido à necessidade de organizar e salva-guardar essa manifestação que, como outras, tais como a congada, podem desaparecer num processo lento, porém palpável.

A fundação do grupo das "Pastorinhas" data de 1938, incentivado pelo vigário Padre Antônio Piccinini, procedente da Itália. D. Mariquinha, professora da época, foi quem organizou as Pastorinhas. O grupo esteve desativado por 30 anos, voltando em 1977, por iniciativa de D. Naylah, D. Salomé, D. Úrsula e D. Yolanda.

Outra comemoração marcante e que mostra a religiosidade do povo de Paraguaçu é a dedicada a Nossa Senhora do Carmo, padroeira da cidade e que se realiza no dia 16 de julho, a cada ano. No calendário do município ainda aparecem outras festas anuais que se destacam como a Exposição Agropecuária de Paraguaçu - a EXPOAP - que acontece junto às comemorações de aniversário da cidade, no fim do mês de agosto, e já está na sua vigésima edição.

E mais recentemente, outro evento marca presença entre a população paraguaçuense. É o Carnaguaçu, o carnaval fora de época, que caiu no gosto popular e já está entre as principais festividades, fora é claro o Carnaval comemorado no período convencional. Mais vale lembrar que o carnaval em Paraguaçu seguiu a evolução normal atribuída ao festejo. Desde o tradicional entrudo, comum no início do século XX, passando pelos elegantes bailes para os sócios dos clubes e os desfiles de rua, contando até com escolas de samba da cidade. Até chegarmos ao Carnaguaçu, com o modelo importado da Bahia, com as bandas de axé e os trios elétricos.

Na memória: O episódio da Escaramuça



No início do século XIX, quando Paraguaçu ainda era chamado de Carmo dos Tocos, um episódio de grande repercussão na época e que ecoa até os nossos dias, como a principal lenda da cidade de Paraguaçu, fará com que o arraial passe a denominar-se Carmo da Escaramuça.

A Capela do Leva-Tapas.
IMAGEM: Alexandre Borim, nov/2009.





A lenda consiste no fato de uma carnificina ocorrida entre 1812 e 1820, segundo as fontes, após a chegada ao local de um grupo de ciganos, que por ali permaneceu por algum tempo. Entre esses ciganos, um acabará por enamorar-se por uma moça de uma das famílias do arraial, Ana Palhão, que corresponderá aos gracejos do cigano, de nome Amâncio Diegues. A paixão entre os dois foi logo descartada pelo pai da moça. Após alguns meses, os ciganos partiram em retirada da cidade, mas a moça foi junto com eles, raptada ou por livre iniciativa, segundo os controversos relatos sobre o incidente. Porém num ato de vingança a população local, sob a liderança do patriarca Palhão, armou uma “escaramuça” contra os ciganos, matando-os todos, inclusive a própria Ana Palhão.

Na memória paraguaçuense, a história rendeu frutos, e deve ter se espalhado por toda a região, pois logo o arraial ficará denominado como Carmo da Escaramuça, até a sua emancipação quase um século mais tarde do possível ocorrido. Inclusive, consta esse nome quando da elevação da localidade a curato, ao passar a denominar-se curato de Nossa Senhora do Carmo da Escaramuça. Isto, ocorrido em 27 de julho de 1821.

Segundo a publicação, "Almanaque Sulmineiro" de 1883, o episódio da escaramuça dos ciganos deve ter ocorrido em 1812. O jornal "Sul de Minas", de 1862, traz a notícia de que naquele ano foram encontradas cerca de 20 ossadas em uma vala num sítio, que deveriam pertencer aos ciganos massacrados. No local, foi erguida uma capela, que existe até hoje e faz parte do imaginário coletivo da população paraguaçuense, uma vez que reza a lenda que quem passar em frente ao local sem fazer o sinal da cruz e sem pedir pelas almas dos ciganos, leva um tapa pelas costas, principalmente se a noite já estiver adiantada. Entre os moradores da cidade, o local é conhecido como Leva Tapas.²³

Fontes de pesquisa

BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS:

ACADEMIA PARAGUAÇUENSE DE LETRAS. 1911-2001: Paraguaçu, 90 anos. Paraguaçu/MG: 2001.

_____. *A Educação em Paraguaçu*. Paraguaçu/MG: 2004.

_____. *Logradouros Públicos de Paraguaçu*. Paraguaçu/MG: 2002.

ARAÚJO, Itamar Rodrigues. *Breve Histórico do Município de Paraguaçu - MG*, 2002..

EMATER. Município de Paraguaçu/MG.

ENCICLOPÉDIA dos Municípios Brasileiros, IBGE, 1959.

MUSEU ALFERES BELIZÁRIO. Acervo particular.

²³ Hoje, a construção e seu respectivo terreno é considerado **Bem do Patrimônio Cultural do Município de Paraguaçu**, cujo tombamento, denominando-o como Sítio Histórico Leva Tapas, por força do Decreto Municipal N.º 15/2002, de 04 de abril de 2002, foi baixado pelo Prefeito Evandro Barbosa Bueno, sendo este o primeiro bem imóvel de reconhecimento cultural da cidade.





PARAGUAÇU (MG). Prefeitura Municipal.

PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

PRADO, Guilherme. CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2004.

SENNA, Nelson. *A Terra Mineira*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1926.

ELETRÔNICAS:

www.alago.alfenas.net. Acesso em mar/2005.

www.almg.gov.br. Acesso em mar/2005.

www.ibge.gov.br. Acesso em mar/2005.

www.idealclube.com.br/pag1_frame.htm. Acesso em mar/2005.

www.objetiva1.com.br. Acesso em mar/2005.

www.oiaqui.com.br. Acesso em mar/2005.

www.paraguassuturismo.hpg.ig.com.br. Acesso em mar/2005.

www.paraguatur.hpg.ig.com.br. Acesso em mar/2005.





3. HISTÓRICO DO BEM CULTURAL E CONTEXTUALIZAÇÃO NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

A aviação no cenário citadino

O avião monumento implantado no trevo da entrada de Paraguaçu é hoje um símbolo citadino que guarda uma história repleta de emoções e inovações. O final da década de 1930 e limiar da década de 1940 foi uma época de muita agitação em todo o mundo em função da segunda guerra mundial. As grandes nações se empenhavam em desenvolver tecnologias e ciências a serem aplicadas naquele contexto a fim de sair à frente e obter conquistas no conflito mundial. As nações emergentes, preparando-se para uma possível entrada no confronto, também tentaram acompanhar tal desenvolvimento.

No contexto da guerra, a ideia da necessidade de centralizar os meios aéreos brasileiros se tornou mais intenso²⁴. Em decorrência disto, foi lançada a Campanha Nacional de Aviação, no governo do presidente Getúlio Vargas, ganhando o apoio ímpar dos Diários de Aviação do jornalista Assis Chateaubriand. Comentam que tal campanha objetivava acelerar a formação de pilotos pela dispersão de aeronaves de treinamento nos aeroclubes nacionais, criando a demanda para elevar a produção de aviões (FORJAZ, 2005).

Seguindo a tendência de desenvolvimento de tecnologias, máquinas e outros armamentos, no governo getulista foi criado, pelo Decreto 2961 de 20 de janeiro de 1941, o Ministério da Aeronáutica, instituindo as Forças Aéreas Nacionais, nome este alterado para Força Aérea Brasileira (FAB) pelo Decreto-lei 3302 de maio de 1941, possibilitando o desenvolvimento da aviação militar e civil no Brasil (FORJAZ, 2005).

Um dos frutos da Campanha Nacional de Aviação, também conhecida como “Campanha para Dar Asas a Juventude Brasileira” ou “Dêem Asas ao Brasil²⁵”, foi a fundação de aeroclubes e pequenos campos de pousos em diversas cidades brasileiras, como exemplo em Paraguaçu. Em 1942, sabia-se da existência de mais de 100 Aeroclubes em território nacional, em pleno funcionamento, e mais de 250 aviões de treino primário, doados pelas pessoas mais abastadas da sociedade (AUTOR desconhecido. 22 de fev., 1942, p.2).

²⁴ www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?page=missao. Acesso em 02/10/2010.

²⁵ www.pt.wikipedia.org/wiki/Campanha_nacional_da_avia%C3%A7%C3%A3o. Acesso em 02/10/2010.





A Fundação do aeroclube paraguaçuense

Mesmo ainda vivendo os resquícios da grande crise de 1929, a década de 1940 pode ser considerada de destaque para Paraguaçu. No limiar dos anos de 1940 a cidade já era a maior produtora de alho do país e ainda ganhou uma fábrica de tecidos, a Paraguaçu Têxtil S/A (Matinada, 2000, p.17), que tanto contribuiu para dar emprego aos paraguaçuenses e movimentar a economia municipal. Ademais, também recebeu um Aeroclube e um aeroporto, que projetou a urbe ao cenário aeronáutico nacional.

Era então, prefeito do município, o senhor Cristiano Otoni do Prado. Segundo as fontes, este político soube administrar tão bem a cidade que logrou elevá-la ao grau da prosperidade. Durante sua gestão, de 1939 a 1947, também conseguiu, junto com o apoio da população, construir a Praça da Matriz, iniciar o calçamento das ruas, a implantação da rede de água e esgoto, a escola de pilotagem, o hotel e o cinema.

De acordo com a ata da reunião da fundação do aeroclube de Paraguaçu,



Cristiano Otoni do Prado, [s.d].
IMAGEM: CD-ROM: Paraguaçu: sua história,
sua gente. Paraguaçu/MG: 2008.

Aos 21 dias do mês de dezembro de mil novecentos e quarenta e um, nessa cidade de Paraguassu, no salão principal da Prefeitura Municipal, às 13 horas, reuniram-se os signatários desta previamente convocados pelo sr prefeito Dr Cristiano Otoni do Prado que assumindo a Presidência, indicou a mim, Manoel Ferraz de Campos, para Secretário. Organizada assim a mesa, o Dr Cristiano Otoni do Prado expoz, em linhas gerais nos Termos da convocação, a finalidade da reunião que era a fundação do Aero-Clube de Paraguassu satisfazendo dessa forma, a necessidade em que nos achamos, hoje mais do que nunca de prestar à nossa Pátria a cooperação que ela reclama para o seu progresso sempre crescente, e para o cumprimento de sua [necessidade] em face da atual situação do mundo (ATAS, 1941, p.1).



Fundação do Aeroclube, 1941.
IMAGEM: CD-ROM: Paraguaçu: sua história, sua gente. Paraguaçu/MG: 2008.





Ainda naquele dia foi informado pelo prefeito Cristiano Otoni que seria doado ao recém fundado aeroclube um avião de treinamento por Oswaldo Costa, em nome da Companhia Sul Mineira de Eletricidade. Este gesto foi encarado com satisfação pelos presentes membros que entenderam que esta empresa dedicava aos paraguaçuenses “amizade e alto apreço”, além de demonstrar seu interesse pelo desenvolvimento da aviação no Brasil. Com a possível doação de um avião urgia a construção de um campo de pouso naquela cidade. Tal empreendimento também ficou a cargo do “ilustre Oswaldo Costa”, detentor do “espírito nobre, altruístico e patriótico”, que mandou edificar, com recursos próprios, uma pista de pouso (ATAS, 1941, p.1).

Em poucos anos o aeroclube cidadão já se destacava em cenário nacional. No limiar da década de 1950, dados estatísticos obtidos pela Diretoria de Aeronáutica Civil, do Ministério da Aeronáutica, constata uma boa posição deste aeroclube em relação aos demais do país. A classificação do

[...] Aeroclube de Paraguassu, entre 242 aeroclubes existentes no país, são muito honrosas para nós. Assim, obtivemos o 3º lugar (entre 242 concorrentes!) pelo número de pilotos formados levando-se em consideração a população urbana. Conseguimos o 78º lugar (deixando para trás 164 concorrentes) na classificação pelos tempos médios de aproveitamento das aeronaves em serviço. Colocamo-nos em 81º lugar (acima de 161 aeroclubes) no total de horas voadas. E, finalmente, nos colocamos no 94º posto pelo número de pilotos formados.

Ótimo! Precisamos agora não dormir sobre esses louros, deixando que outros passem à nossa frente... (AUTOR desconhecido. Paraguassu. Ótima Classificação. Paraguaçu, 04 de fev., 1951, p.3).

A Construção do aeroporto

Oswaldo Costa nasceu em 17 de novembro de 1904 na cidade de Elói Mendes, mas passou grande parte de sua vida em Paraguaçu e faleceu em 24 de fevereiro de 2002. Comentam os paraguaçuenses que foi ele “o grande baluarte do desenvolvimento” de Paraguaçu, “o grande responsável por uma fase de progresso e crescimento de nossa terra”, participando diretamente em diversas atividades, gerando expansão econômica e social. Entre seus grandes empreendimentos estão a Companhia Sul Mineira de Eletricidade, uma das mais poderosas do Brasil; a Paraguaçu Têxtil; o Cine Íris; o Paraguaçu Hotel; a construção do Campo de Aviação; inauguração da linha aérea, entre tantas outras (ACADEMIA, 2002, p.123).



Oswaldo Costa, [s.d].
IMAGEM: CD-ROM: Paraguaçu: sua história, sua gente.
Paraguaçu/MG: 2008.





O terreno escolhido para a edificação do campo de pouso, bem próximo da cidade, constituía-se senda de acesso aos bairros dos Campos e da Serra, havendo então a necessidade de criação de outra estrada para estes núcleos. A seleção da área teve a colaboração do engenheiro Paulo Veiga Sales e foi aprovada pelo técnico especializado Humberto Donagema.

Aeroporto, 1942.

IMAGEM: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2008.

Oswaldo Costa, o benfeitor de Paraguaçu, comprou o terreno e mandou erguer um campo de emergência e, em agosto de 1941, foi inaugurada a pista provisória (PRADO, 29 de ago., 1987). Em 1942 este campo de pouso já detinha uma grande pista. Uma nova pista, formando um X com a primeira, já estava sendo projetada com o intuito de deixar o Aeroporto apto a prestar serviços à Aviação Nacional (AUTOR desconhecido. 26 de jul., 1942, p.1). Ademais, uma biruta também já havia sido introduzida no aeródromo.

À época, este grande empreendimento era notícia nos jornais que circulavam no município e cidades vizinhas.

O campo de aviação em Paraguassu, admirável conquista do nosso progresso, é mais um inestimável serviço, mais um valioso melhoramento que a cidade fica devendo a Oswaldo Costa, esse nome que pronunciamos com a mais profunda gratidão, pela soma cada vez maior de benefícios, com que tem, no seu patriotismo e na sua bondade, galardoado o seu berço natal. Somente á sua inexcedível generosidade e ao seu devotado interesse por tudo quanto se refere ao desenvolvimento de sua terra, poderia dota-la com esse melhoram tão útil e tão valioso. (AUTOR desconhecido. Construção. Paraguassu. Paraguaçu, 22 de fev., 1942, p.4. CD Rom. 2ª edição. 2008.)

Célio Leite Conde comentou no período que

a magnificência do ilustre cidadão Oswaldo Costa veio doar a sua terra com um Aeroporto, que pode sob todos os títulos ser considerado como modelar. Dista apenas um quilômetro do centro urbano, achando-se colocado num terreno de esplêndida topografia, com regime favorável de correntes aéreas. A sua pista principal mede 1.100 metros de comprimento por 150 de largura, e quando completamente concluída apresentará uma inclinação uniforme e constante de 0.5% (meio por cento), admitida oficialmente. [...] O hangar foi concluído o ano passado e mede 15x15 metros ou seja 225 metros quadrados, sendo um dos melhores existentes no interior, comportando folgadamente 4 aviões de treinamento e possuindo ainda um depósito para gasolina. [...] Assim, de 80 municípios desta região mineira, no momento atual somente 8, ou seja, 10 por cento, dispõem de entidades aeronáuticas

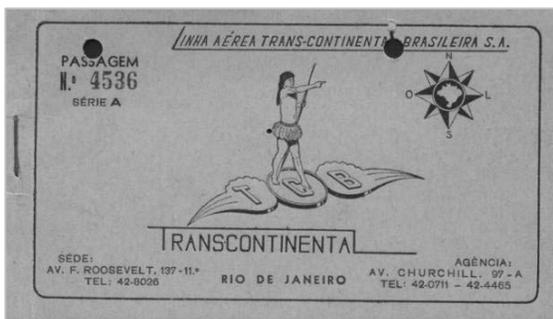




(como a nossa) com aviões próprios, e justamente dentre esses, para nosso maior gáudio, o nome de Paraguaçu figurando numa posição já de relevo proeminente (O Paraguassu, 19 de setembro de 1943).

Estava clara a relação entre Oswaldo Costa e o advento da aviação na cidade, bem como os investimentos e crescimento da urbe que tais empreendimentos geraram, e o agradecimento dos paraguaçuenses a ele. As obras de melhoramento do campo se seguiram nos anos seguintes. Uma comissão do Ministério da Aeronáutica inspecionou a área que foi aberta para receber aviões, já que contava com boa pista, estação radiotelegráfica, estação de passageiros, hangar e outros. Em 1943 a cidade já possuía um aeroporto em pleno funcionamento e, em andamento, um curso de pilotagem administrado pelo Aeroclube municipal. Foram instrutores no aeroclube Darcy Furquim, tenente Pinheiro da FAB, Ilze Correia e Castro. Diante das empreitadas, Paraguaçu foi uma das poucas cidades do sulmineiro a corresponder às expectativas para a formação de pilotos-reservistas que poderiam reforçar as defesas do interior brasileiro em caso de mobilização das Forças Armadas para a guerra. (AUTOR desconhecido. abr, 1997, p.6; PRADO, 29 de ago., 1987).

No limiar de 1949 a possibilidade de viagens aéreas se tornou uma realidade. A empresa Transcontinental inaugurou uma linha aérea entre Rio de Janeiro-Paraguaçu e Araxá. Logo entre São Paulo-Paraguaçu-Belo Horizonte (PRADO, 29 de ago., 1987). Este acontecimento aumentou as possibilidades de turismo na cidade, gerando rendas locais e facilitou o acesso de muitos paraguaçuenses e habitantes vizinhos às outras cidades brasileiras. Segundo Cristiano Prado, “Todas as cidades da região prestigiaram as nossas linhas aéreas” (A Voz. Paraguaçu, 25 de dez., 1993).



Passagem Transcontinental, 1950-1960. Paraguaçu.
IMAGEM: Acervo particular de Thompson Leite Rodrigues.



Embarque de passageiros na Transcontinental, 1950-1960. Paraguaçu.
IMAGEM: Acervo particular de Thompson Leite Rodrigues.





Vários aviões passaram a fazer pousos no promissor aeroporto da cidade dos aviões. Um destes também mereceu destaque em noticiários.

Desceu ontem em nosso campo de pouso o avião LUIZ DE QUEIROZ, monoplane de fabricação Luscomb, com motor de 65 HP., de prefixo PP-EAF, pertencente ao Centro Acadêmico da Escola Superior de Agricultura de Piracicaba, no Estado de São Paulo e que trouxe como tripulantes os distintos pilotos srs. Osiris Tolaine e Moacir Bueno, ambos residentes naquela importante cidade paulista. (AUTOR desconhecido. Paraguassu, 08 de out., 1942, p.1)

Poucos dias depois da visita do monoplane Luiz de Queiroz, o aeroporto foi inaugurado e entregue aos paraguaçuenses (AUTOR desconhecido, 24 de out., 1942, p.1). Este campo de pouso funcionou na cidade até o ano de 1996 quando então foi interditado. Somente cinco anos depois, na gestão do prefeito Evandro Barbosa Bueno, a pista de pouso foi restaurada e o pequeno campo reaberto (CIDADÃO, 10 de mar., 2001, p.8).

Os primeiros aviões do aeroclube de Paraguaçu

O sucesso logrado pelas aulas de pilotagem do aeroclube foi grande. Muitos foram os alunos matriculados e muitos foram os que saíram como pilotos de Paraguaçu. Comentam que

A juventude entusiasmou-se e o número de alunos foi suficiente para o bom funcionamento da escola. Diante desse sucesso a Cia. Sul Mineira de Eletricidade, por intermédio do Sr. Oswaldo Costa, doou o avião Conde Modesto Leal, que veio de Belo Horizonte, pilotado pelo aviador José Flores (AUTOR desconhecido, 06 de out., 1974, p.3.)

No ano de 1942 o aeroporto recebeu seu primeiro avião. Esta máquina era um PP-TRO - Piper Cub Trainer -, fabricado pela empresa estadunidense Air Craft Piper Corporation, estabelecida no estado da Pensylvania. Era um monomotor com 65 cavalos de potência e capacidade para duas pessoas.



Avião PP-TRO e Marcelo Alvarenga, 1943.
IMAGEM: CD-ROM: Paraguaçu: sua história, sua gente. Paraguaçu/MG: 2008.

Antes de chegar ao aeroporto Paraguaçuense, o avião qualificado como “possante, veloz e belíssima máquina de treinamento avançado”, foi solenemente batizado na Ponta do Calabouço, no Distrito Federal, em 17 de setembro de 1942





Às 10 horas da manhã daquele dia, o magnífico avião "Conde Modesto Leal", prefixo PP-TRO, caprichosamente adornado por flores naturais; foi retirado do hangar do Departamento de Aeronáutica Civil e conduzido para a ampla pista de concreto do Aeroporto, onde se encontravam presentes o Sr. Ministro Salgado Filho, seu ajudante de ordens 1º Tenente Carlos Alberto e inúmeros convidados da alta sociedade brasileira. Com aquele profundo conhecimento de causa e a natural eloqüência de sempre, abriu a cerimônia inaugural a palavra do dr. Assis Chateaubriand, diretor dos "Diários Associados" e um dos brilhantes jornalistas brasileiros, pioneiro e condutor vitorioso da Campanha de Aviação Civil [...]. Exaltou em palavras comovidas a personalidade fascinante do Conde Modesto Leal; fluminense de origem, mas crente fervoroso do Oeste, Oeste, seus dias de luta e de tremendo esforço na construção da Estrada de Ferro Baía Minas, de Caravelas á Teófilo Otoni, seu apreço à inteligência, ao valor e á cultura. Sua amizade pela imprensa e sobretudo seu grande e devotado patriotismo, interessando-se por tudo quanto dizia respeito ao nosso amado Brasil. Foi como sempre muito feliz na sua magistral oração, focalizando também a benemerência e o patriotismo admirável do sr. Osvaldo Costa, cujas lições cívicas merecem ser imitadas por todos quantos prezam e estimam a grande pátria brasileira (AUTOR desconhecido, 20 de set., 1942, p.1).



Ministro Salgado filho, Assis Chateaubriand e Osvaldo Costa, 1942.

IMAGEM: Acervo particular de Thompson Leite Rodrigues.



Oswaldo Costa batizando o PP-TRO em 1942.

IMAGEM: Acervo particular de Thompson Leite Rodrigues.

Francisco Campos, ex-ministro da Justiça daquele tempo, foi o padrinho da aeronave e para simbolizar aquele batismo esta figura jogou champagne sobre a sua hélice e, logo, foi Osvaldo Costa quem esparziu a bebida. Para chegar a seu destino, o avião teve que voar em quatro etapas, sendo Belo Horizonte, São João d'El Rei, Varginha e Paraguaçu (AUTOR desconhecido. 20 de set., 1942, p.1).

Com o aumento de alunos no curso de pilotagem, o aeroclube logrou obter mais doações de aviões (AUTOR desconhecido. *Matinada*, abr, 1997, p.6) como o Paulistinha Marcos de Souza Dias de prefixo RKF, o Paulistinha Gabriel Monteiro da Silva, o José Camilo da Costa, o Aeronca Pedro Leite, entre outros.

O avião de treinamento primário José Camilo da Costa foi também oferecido por Osvaldo Costa, em nome da Companhia Sul Mineira de Eletricidade. Tal máquina recebeu esta nomeação para homenagear outro responsável por benfeitorias em Paraguaçu. Comentam que José Camilo da Costa,





Era um homem de muitas qualidades, grande capacidade de trabalho, e muita visão. Entre muitos dos seus feitos para a coletividade paraguaçuense estão: o 1º cinema de Paraguaçu, em sociedade com Alfredo Luiz Ferreira Prado, o serviço telefônico para a cidade de Varginha, a estrada que ligava Machado a Pontalete (Estrada Doin), a Companhia Sul Mineira de Eletricidade. Um gentleman, Sr. José Camilo era muito bem relacionado nas vizinhas cidades, principalmente pelo fato de ser Banqueiro e Comerciante. Devido ao vulto de seus negócios teve que mudar-se para o Rio de Janeiro, onde falece (AUTOR desconhecido. Logradouro, 30 de ago., 2000, p.83).

José Camilo da Costa, [s.d].

IMAGEM: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2008.

Era uma aeronave Piper Cub, também de procedência e produção da estadunidense Piper Aircraft Corporation, e detinha um motor Continental de 50 HP, 4 cilindros e dupla ignição. Segundo consta, este era um aparelho com duplo comando, com assentos dispostos um atrás do outro, painel de instrumentos com bússola, velocímetro, manômetro e termômetro de óleo e indicador do nível de gasolina, bateria elétrica, luzes de navegação, extintor de incêndio, caixa de medicamentos usuais e diversos outros equipamentos. Tinha 6 metros de comprimento e pouco mais de dois metros de altura. Era considerando uma potente máquina, atingindo a velocidade máxima de 167 quilômetros horários (AUTOR desconhecido. 22 de fev., 1942, p.2).

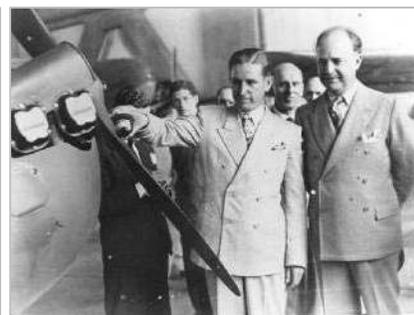
O avião Aeronca Pedro Leite, de prefixo PP-TYT, outro aparelho de treinamento primário, foi ofertado pelo industrial e capitalista Sebastião Mendes de Brito, amigo de Oswaldo Costa. Esta máquina foi batizada no hangar da Ponta do Calabouço, Rio de Janeiro, em 19 de agosto de 1943 (PRADO, 24 de dez., 2000). Uma multidão acompanhou a chegada da aeronave no aeroporto de Paraguaçu. Dizem que o PP-TYT estava pintado nas cores verde escuro e cinza claro, e sua fuselagem detinha o emblema da FEB (Força Expedicionária Brasileira) que representava uma cobra de cartola, fumando um charuto (PRADO, 24 de dez., 2000).



Lígia Costa batizando o PP-TYT, [s/d].
IMAGEM: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2008.



Pedro Augusto Leite, [s/d].
IMAGEM: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2008.



Cristiano Otoni batizando o Paulistinha, 1947.
IMAGEM: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2008.





Em homenagem a um cidadão de destaque local, o Aeronca foi batizado como Pedro Leite. Conforme as fontes, "Pedro Leite foi símbolo do amor e da concórdia, um dos primeiros batalhadores pelo progresso de Paraguaçu e heróico precursor do jornalismo". (AUTOR desconhecido. 1997, p.6.)

O Paulistinha Gabriel Monteiro da Silva, mais um aeroplano de treinamento primário, foi doação da Campanha Nacional de Aviação ao Aeroclube. A nomeação daquela máquina foi uma homenagem *post-mortem*, ao mineiro que faleceu, em 1946, em um desastre de carro ocorrido na estrada Rio-Petrópolis. Ele foi advogado, jornalista, sportsman entusiasta e político. Gabriel da Silva exercia as funções de Chefe da Casa Civil da Presidência da República quando morreu no acidente. A aeronave foi batizada no Rio de Janeiro, em 28 de março de 1947 (AUTOR desconhecido, 30 de mar., 1947, p.1).

Os impactos da aviação em Paraguaçu a partir da década de 1940

A aviação já constitui não só uma arma decisiva na guerra como o meio mais prático, rápido e seguro de transporte moderno. [...] Preparando pois a sua juventude para as grandes obras do porvir, quer a serviço das forças aéreas nacionais, como da aviação comercial e turística, a nossa Pátria, encontrará, nessa incomensurável reserva, a plena certeza do seu progresso e da sua grandeza, de que o presente já constitui bem expressiva demonstração (AUTOR desconhecido. 22 de fev., 1942, p.2).

De acordo com a oralidade, o movimento aviatório de Paraguaçu teve grande repercussão, atravessando as fronteiras municipais. Comentam que todo este empreendimento na cidade chegou a ser mencionado em Assembléia Cívica na capital de Minas, presidida pelo Ministro da Aviação da época, Salgado Filho. Na ocasião, o ministro referiu-se à figura empreendedora de Oswaldo Costa, salientando seu patriotismo e singular personalidade (AUTOR desconhecido. 06 de out, 1974, p.3).



Aeroporto e as pessoas em momento social. Avião de Oswaldo Costa na ocasião do primeiro pouso ocorrido no aeroporto, 1942.
IMAGEM: CD-ROM: Paraguaçu: sua história, sua gente. Paraguaçu/MG: 2008.





A cidade tornou-se um grande atrativo para paraquedistas e turistas devido às exibições aéreas e festividades. Consta que houve campeonatos mineiros de Paraquedismo no município²⁶. Personalidades estrangeiras passaram por aqui devido as atividades relativas à aviação. Em março de 1945, o município recebeu a honrada visita do Commander C. S. Williams, da U.S.A. Navy. Este ilustre visitante pilotou o avião Grumman, anfíbio, da Missão Naval estadunidense, considerado extremamente possante (AUTOR desconhecido, 11 de mar., 1945, p.4).

Em julho do mesmo ano de 1945, outro evento de grande repercussão na região tomou conta da vida dos paraguaçuenses. Paraguaçu foi surpreendida com a chegada de uma esquadrilha egressa da parte leste da urbe. Os aviões se dirigiram para o aeroporto, fato este que atraiu várias pessoas, inclusive o prefeito Cristiano Otoni Prado, o presidente do Aeroclube Roberto Leite, diversos aviadores e alunos. A esquadrilha, composta de aparelhos paulistinha, estava sobre o comando do aviador Olavo Santiago (AUTOR desconhecido, 17 de jul., 1945, p.1). Em 1947 e no início da década de 1960, a esquadrilha da Fumaça da FAB marca o céu dessas paragens e, ao longo das décadas, o céu paraguaçuense foi palco para outros espetáculos aéreos (AUTOR desconhecido, 27 de jul., 1947, p.1 e 01 de out, 1961, p.4). Os shows aéreos e panorâmicos, bem como os campeonatos de paraquedismos, ocorreram ao longo das décadas, sendo os últimos realizados em 1992²⁷.



Exibições aéreas. Da esquerda para a direita: o Piper, o Paulistinha, o Aeronca e biplano do Pinheirinho, Déc. 1940.
IMAGEM: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2008.



Esquadrilha da Fumaça da FAB em Paraguaçu. 01/10/1961.
IMAGEM: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2008.



Avião sendo abastecido e as pessoas posando para a foto, 1943.
IMAGEM: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2008.



Garotas posando no Avião PP-TRO para a foto, 1942.
IMAGEM: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2008.

²⁶ Thompson Leite Rodrigues. Entrevista, out/2010.

²⁷ Thompson Leite Rodrigues. Entrevista, out/2010.





Os aviões proporcionaram grande entretenimento a Paraguaçu. Muitas pessoas iam até o aeroporto para conhecê-los, vê-los, posar perto deles para registrar fotograficamente cada momento histórico.

Os impactos da aviação seguiram as décadas seguintes. Paraguaçu, considerada a cidade do interior de Minas pioneira em aviação civil, iria sediar, no final da década de 1980, a empresa paulista Morphus, uma fábrica de aviões ultraleves. Esta notícia foi registrada em diversos jornais e periódicos como a Revista Bandeirantes. Certamente, este fato também atraiu mais investimentos ao município, gerando empregos e receitas (AUTOR desconhecido. 14 de mar., 1942, p.6).

A aviação, os aviões e tudo o que se dizia respeito a esta temática ficou realmente no imaginário e vida dos municípios, e virou Samba Enredo da "Escola de Samba Leva Tapas" para o Carnaval de 1981. A música foi escrita por Paulo José dos Santos e diz no seguinte:

*Paraguaçu Paraguaçu
Era assim que o mandibóia chamava rio que te cerca
Esticada na colina, hoje estás,
Ó minha Paraguaçu
Foi o rio que te cerca
Que não deixou o trem de ferro passar,
Mas olhando para o alto, logo viste
Que muito espaço tinhas para trafegar
Continuação:
E aí que foi lembrado
O homem da aviação
Seu invento aplicado
Tirando-te escravidão
E foi um grito de gigante
Que se deu em profusão a desejada liberdade
Enquanto outros se arrastavam pelo chão
Comunicavas de avião
De quarenta a cinquenta
Ninguém mais te segurava até então,
Pois a destemida transcontinental
O teu nome afoitamente projetava
Se poder me fosse dado
Faria voltar o tempo
Oh! Quão feliz eu seria
Em viver esse momento
Paulistinha, piper e aeronca
Ao teu céu não mais se avistam, só deles a saudade
Vê-se uma vez e outra a flutuarem
Os jovens paraquedistas
Do teu céu o pinheirinho gostou;
Folha seca quantas vezes nos mostrou
O campo de aterrissagem anda triste
Desde quando com seus aviões partiu
Se eu tivesse mão de fada
Não acontecia não
Ficar no esquecimento
Teu campo de aviação (AUTOR desconhecido. jul., 1997, p.6).*





De acordo com o jornal regional, o Matinada, em artigo de abril de 1997, “A aviação é um dos trunfos para colocar nossa cidade novamente no ‘top de marketing’ regional” (AUTOR desconhecido. Abr., 1997, p.6). Outro atrativo do município proporcionado pela aviação e os aviadores é o “Encontro dos Putavéia”, que reúne os diversos aviadores profissionais da região. O encontro é realizado desde 1999 no Bar e Restaurante do Avião, no trevo, e é promovido pelo aviador Thompson Leite Rodrigues²⁹.

Mas não só de bons momentos, provenientes da aviação, viveu a cidade. O desastre aéreo ocorrido em 11 de julho de 1945 na Serra da Mantiqueira com o avião “paulistinha”, matando três pessoas, marcou uma triste história da aviação em Paraguaçu (PRADO, Guilherme. A VOZ. Serra da Mantiqueira. Paraguaçu, 30 de ago, 2001. CD Rom. 2ª edição. 2008.). Comentam ainda que houve outro acidente aéreo, no qual morreram dois valorosos alunos do aeroclube, Marcello Alvarenga e Eudes Pólito (AUTOR desconhecido. 06 de out., 1974, p.3).

O AVIÃO MONUMENTO DE PARAGUAÇU

Todo este passado de honras, pompas e glórias, registrado nas linhas antecedentes, motivou a criação de um monumento, de um símbolo que traduzisse os investimentos e desenvolvimento da área da aviação daquela cidade sulmineira. Desta forma, foi implantado às margens da rodovia BR 491, dentro dos limites geográficos de Paraguaçu, no limiar da década de 1970, o avião NAT-6 Texa, construído durante a segunda guerra mundial.

O avião foi doado pelo Ministério da Aeronáutica ao município de Paraguaçu por ‘Ato de doação de célula’, em 1972, no governo do Prefeito Orlando Proença, com a interverniência do Tenente Carlos Prado Campos que, como Oficial da FAB e participante da II Guerra, pode justificar o pedido de doação do aparelho para servir de monumento à Aviação em Paraguaçu (Autor Desconhecido. A Voz, 16 de março de 1998, p. 1).

As justificativas para a doação basearam-se em duas situações. A primeira foi o fato de esta cidade ter sido o berço da primeira aviadora do Brasil, Floripes Prado, contemporânea de Anésia Pinheiro Machado. Cabe aqui ainda constar que Maria Souza Leite foi a primeira mulher a ser brevetada pelo curso de pilotagem de Paraguaçu, pelos idos da década de 1950. A segunda situação foi que o município foi um dos poucos a formar pilotos civis durante a Segunda Grande Guerra Mundial, possuindo um dos primeiros aeroclubes do Sul de Minas no início dos anos de 1940.



Maria Souza Leite e o banho de óleo, 1943.
IMAGENS: Acervo particular de Thompson Rodrigues.

²⁹ Thompson Leite Rodrigues. Entrevista, out/2010.





De acordo com as fontes, este monumento, que é a Célula 1261, chegou a Paraguaçu por volta do ano de 1973, desmontado. Sua cor era padrão, branca, com asas vermelhas e detalhes verdes. Foi montado e ficou cerca de 30 dias exposto em frente ao Ideal Clube, durante as Olimpíadas Científicas. Logo foi desmontado novamente e ficou resguardado no pátio da Prefeitura. Em agosto de 1974 foi montado uma vez mais para a sua introdução no pedestal e fixado no mesmo local onde hoje se encontra, no trevo de entrada ao município, que liga às cidades vizinhas Elie Mendes e Varginha. Foi inaugurado, em 30 de agosto de 1974, durante as comemorações do 63º aniversário da cidade, na gestão do prefeito João Eustáchio de Andrade³⁰. Esta autoridade administrativa pronunciou, neste grande dia, ao povo e demais autoridades, o seguinte:



Como prefeito da cidade, tenho a honra de lhes dirigir a palavra, a fim de explicar o motivo desta solenidade, ao inaugurar o Avião Monumento, em Paraguaçu. Nossa modesta cidade tem sido pioneira em várias iniciativas, sendo uma delas, a fundação de um aero-clube (AUTOR desconhecido. A VOZ. 06 de out., 1974.)

Cerimônia de instalação do NAT-6 em 1974.
IMAGEM: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente*. Paraguaçu/MG: 2008.

Segundo os paraguaçuenses, o avião monumento vem registrar a história de um povo patriota, baírrista, unido a um ideal em prol da cidade. Como forma de homenagem, na base deste símbolo, foram registrados os nomes dos comandantes e brevetados do Aeroclube. Entre os homenageados estão o tenente Carlos Prado Campos- FAB, o sargento José Teodoro, os Comandantes Vivalde Leite Andrade e Geraldo Salim Nasser e os pilotos Aécio Leite Conde, Aloísio Alvarenga, Agnaldo Salles, Armando Sólida, Carlos Lisboa Prado, Esdras Olyntho do Prado, Euclides Souza, Yelo Prado dentre tantos outros (AUTOR desconhecido. 06 de out., 1974, p.3. CD Rom. 2ª edição. 2008). Diante de tudo o que o monumento representa para os paraguaçuenses, ele foi eleito, em plebiscito ocorrido no final da década de 1990, o símbolo oficial da cidade (GONÇALVES, out., 1998, p.1).



Avião Monumento de Paraguaçu.

IMAGENS: www.paraguacu.mg.gov.br/web/principal.php?go=49. Acesso em 30/09/2010; PRADO, 2008. (CD-ROM).

³⁰ www.paraguacu.mg.gov.br/web/principal.php?go=49. Acesso em 30/09/2010; Thompson Leite Rodrigues. Entrevista, out/2010.





Avião monumento sendo desmontado para a reforma, 1998.
IMAGEM: Acervo particular de Thompson Leite Rodrigues.

O avião monumento, desde sua inauguração, não havia passado por manutenção, sofrendo as ações do tempo que passaram a danificá-lo. A máquina símbolo estava em processo de corrosão, sua cor branca e vermelha desaparecendo, sendo descaracterizado e por isso necessitou urgentemente por intervenções. Desta forma, no final da década de 1990, a Prefeita Nanci Silva Alvarenga solicitou o apoio do Museu Aeroespacial no Rio de Janeiro e foi atendida.

O interesse da Administração Municipal em restaurar o avião foi oportunamente ao encontro do interesse do Museu Aeroespacial em preservá-lo, juntamente com a garantia de que o aparelho serve de monumento em uma cidade que é um dos berços da Aviação no Sul de Minas e cuja História lhe serve de referência. (AUTOR desconhecido. 16 de mai, 1998).

O avião foi desmontado e transportado, em maio de 1998, para o Museu Aeroespacial no Rio de Janeiro para ser restaurado. Comentam que uma equipe de cinco pessoas, chefiada pelo sub-oficial da Aeronáutica, Sildemar Luiz Coelho, chegou à cidade para supervisionar o desmonte do aparelho da Segunda Guerra Mundial (AUTOR desconhecido. 16 de mai., 1998, E. E. PEDRO LEITE, 01 jan., 2000, p16).



Avião Monumento de Paraguaçu e os mecânicos, 1998.
IMAGEM: CD-ROM: *Paraguaçu: sua história, sua gente.*
Paraguaçu/MG: 2008.





Em outubro de 1998, o avião monumento já estava de volta a Paraguaçu, agora completamente restaurado e sem custo algum ao município. Foi feita a troca da cabine, danificada pelas intempéries, assim como a substituição dos vidros quebrados; limpeza do motor, devido a acúmulo de sujidades como casas de abelhas e restos de animais; recomposição de toda a carenagem, por meio de sua lixação, aplicação de anti-corrosivo e nova pintura com as cores originais.

Foi, então, recolocado no pedestal do trevo de entrada da cidade, sítio este que ficou conhecido como “trevo do avião”. Especialistas da aeronáutica chegaram ao município para auxiliarem na montagem das asas e instalação do avião em seu pedestal. E não somente este símbolo da cidade foi reformado, o próprio trevo do avião passou por intervenções que embelezaram o entorno e realçaram ainda mais o avião.

Ganhou jardins, iluminação para destacar aquele símbolo citadino e grades de proteção ao monumento em 1998 (GONÇALVES, out., 1998, p.1). Em julho de 1999, no feriado de Corpus Christi, aconteceu a comemoração por ocasião da instalação do "Avião Monumento" e a inauguração da iluminação e ajardinamento do principal trevo de acesso a Paraguaçu. Seu retorno foi celebrado por toda a população e autoridades locais (AUTOR desconhecido, 05 de jun., 1999). Desde então, o grande símbolo paraguaçuense, encontra-se conservado em seu pedestal.

O avião monumento no cotidiano dos paraguaçuenses

Hodiernamente, o Avião Monumento serve de cartão postal e recebe os visitantes da cidade. Além disso, é uma peça representativa da história e da memória dos munícipes e de todos aqueles que investiram no desenvolvimento da aviação local, que, por consequência, também gerou desenvolvimento e rendas ao município. Este símbolo faz parte do cotidiano dos paraguaçuenses e da visão de inúmeras pessoas que passam pela BR 491.

Nos dias de hoje, qualquer um que passa por esta rodovia tem o interesse despertado para saber os motivos pelos quais se encontra naquele pedestal, o avião. Certamente, originadas pela curiosidade, os transeuntes, desconhecedores da cidade, buscam saber mais sobre e são atraídos pelas histórias desvendadas ao visitar o município. Estas visitas atraem receitas, movimentam sua economia e contribuem para seu crescimento.

Atualmente, a população local, os visitantes e também muitas pessoas de passagem pela rodovia, param por alguns momentos para registrarem fotograficamente o monumento ou posarem em suas proximidades para levarem a foto para casa. Outras pessoas simplesmente são atraídas pela “monumentalidade” dimensional e pousam seus olhos para investigar cada detalhe presente naquela peça.

Aqueles paraguaçuenses que saíram da cidade para continuarem a construir suas vidas em outros locais, nunca se esquecem da terra natal, sempre se lembram do avião símbolo e tecem comentários em blogs³¹ ou

³¹ www.ricardosleite.wordpress.com/page/2/. Acesso em 08/10/2010.





simplesmente repassam as histórias em um bom papo com os amigos. Este constitui hoje em ponto de referência para a comunidade, tanto espacial como cultural.

Ao perguntar, por exemplo, aos habitantes locais onde está localizado o “Bar e Restaurante do Avião”, implantado no trevo, certamente eles respondem, “perto do avião”. A resposta é a mesma quando alguém, na rodovia, busca pela entrada da cidade. Este bem é também ponto de encontro dos aviadores por ocasião do “Encontro dos Putavéia”, assim como ocorre anualmente festividades relacionadas ao reveillon, carnaval temporão e seções solenes da Academia Paraguaçuense de Letras, sejam nos arredores do terreno adjacente ao monumento, sejam no próprio restaurante, aberto de terça-feira a domingo e atraindo inúmeros fregueses. Enfim, a relação cotidiana edificada entre o símbolo citadino e os munícipes é afetiva, nostálgica, de orgulho e de esperança de um futuro próximo repleto de alegrias e mais desenvolvimentos e glórias.

Fontes de pesquisa

BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS:

ACADEMIA PARAGUAÇUENSE DE LETRAS. *Logradouros Públicos de Paraguaçu*. Paraguaçu/MG, 2002.

ATAS. *Ata da Fundação*. Paraguaçu, 21 dez. 1941, p.1, CD Rom. 2ª edição. 2008.

AUTOR desconhecido. 50 anos atrás. *Matinada*. Paraguaçu, jul., 1997, p.6, CD Rom. 2ª edição. 2008.

_____. Avião Monumento. *A Voz*, 16 de mai., 1998, p. 1. CD Rom. 2ª edição. 2008.

_____. Batismo Conde Modesto Leal. *Paraguassu*. Paraguaçu, 20 de set., 1942, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.

_____. Batismo mais um avião. *Paraguassu*, 30 de mar., 1947, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.

_____. Construção. *Paraguassu*. Paraguaçu, 22 de fev., 1942, p.4. CD Rom. 2ª edição. 2008.

_____. Construção. *Paraguassu*. Paraguaçu, 08 out., 1942, p.1, CD Rom. 2ª edição. 2008.

_____. Em nosso aeroporto. *Paraguassu*. Paraguaçu, 27 de jul., 1947, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.

_____. *Festa Aviatória*. Paraguaçu, 08 de fev, 1948, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.

_____. Fumaça em Paraguaçu. *Paraguassu*, 01 de out., 1961, p.4, CD Rom. 2ª edição. 2008.

_____. Grumman americano. *Paraguassu*. Paraguaçu, 11 de mar., 1945, p.4. CD Rom. 2ª edição. 2008.

_____. História da Aviação. *Matinada*. Paraguaçu, abr., 1997, p.6, CD Rom. 2ª edição. 2008.

_____. Incremento da Aviação Civil. *Paraguassu*. Paraguaçu, 22 de fev., 1942, p.2. CD Rom. 2ª edição. 2008.

_____. Monumento inauguração. *A Voz*. Paraguaçu, 6 de out., 1974, p.3. CD Rom. 2ª edição. 2008.

_____. Monumento restaurado. *A Voz*. Paraguaçu, 16 de mai., 1998. CD Rom. 2ª edição. 2008.





- _____. Monumento recuperado. *A Voz*. Paraguaçu, 5 de jun., 1999. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. *Paraguassu*. Entregue. Paraguaçu, 24 out., 1942, p.1, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Paraguassu recebeu outro avião. *Paraguassu*. Paraguaçu, 17 de jul., 1945, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Pedro Leite PP-TYT. *Paraguassu*. Paraguaçu, 5 de mai., 1943, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. *Pouso Alegre Festa Aviatória*. Paraguaçu, 11 de jul., 1943, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Ótima Classificação. *Paraguassu*. Paraguaçu, 4 de fev., 1951, p.3, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Recebe avião. *Paraguassu*. Paraguaçu, 31 de mai., 1942, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Registro Autorizado. *Paraguassu*. Paraguaçu, 26 jul., 1942, p.1. CD Rom. 2ª edição.
- _____. Rua José Camilo da Costa. *Logradouro*. Paraguaçu, 30 de ago., 2000, p.83, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- CIDADÃO, Prefeitura recupera. Paraguaçu, 10 de mar., 2001, p.8, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- E.E PEDRO LEITE. DOC3. *Monumento Histórico*. Paraguaçu, 01 jan., 2000, p.16. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- GONÇALVES, José Vitor. Monumento está de volta. *Matinada*. Paraguaçu. out., 1998, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- PRADO, Cristiano Otoni do. História da construção do aeroporto. *A Voz*. Paraguaçu, 25 de dez., 1993. CD Rom. 2ª edição. 2008b.
- _____. História dos aviões. *A Voz*. Paraguaçu, 29 de ago., 1987, CD Rom. 2ª edição. 2008a.
- PRADO, Guilherme. *A Voz*. Batismo do Pedro Leite. Paraguaçu, 24 de dez., 2000. CD Rom. 2ª edição. 2008c.
- _____. Serra da Mantiqueira. *A Voz*. Paraguaçu, 30 de ago., 2001. CD Rom. 2ª edição. 2008d.
- _____. *Paraguaçu - Sua história, sua gente*. Paraguaçu. CD Rom. 2ª edição. 2008e.
- PRADO. Oscar Ferreira. *Aviadores Nossa Contribuição*. Paraguaçu, 31 de mai., 1942, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008f.
- _____. Histórias. *A Voz*. Paraguaçu, 07 de mai., 1983, p.7, CD Rom. 2ª edição. 2008.





ELETRÔNICAS:

FORJAZ, Maria Cecilia Spina. As origens da Embraer. *Tempo Soc.* [online]. 2005, vol.17, n.1, pp. 281-298. ISSN 0103-2070. doi: 10.1590/S0103-20702005000100012. In:

www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20702005000100012. Acesso em set/2010.

www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?page=missao. Acesso em out/2010.

www.objetiva1.com.br/index.php?secao=seculo. Acesso em out/2010.

www.paraguacu.mg.gov.br. Acesso em set/2010.

www.pt.wikipedia.org/wiki/Campanha_nacional_da_aviao. Acesso em out/2010.

www.pt.wikipedia.org/wiki/Forca_Aerea_Brasileira#Historia. Acesso em out/2010.

www.ricardosleite.wordpress.com/page/2/. Acesso em out/2010.

ORAIS:

Nanci Silva Alvarenga. Entrevista, nov/2010.

Thompson Leite Rodrigues. Entrevista, out/2010.





4. DESCRIÇÃO, ANÁLISE E DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA DO BEM CULTURAL

4.1 - Entorno

O Avião monumento se localiza no trevo de entrada principal da cidade, de ligação às vizinhas Elói Mendes e Varginha, mais especificamente no entroncamento da BR-491 e da Avenida Doutor Domingos Conde, que faz o acesso ao município no sentido Sul-Sudeste / Norte-Nordeste, da via federal até o centro da cidade.

A **Avenida Dr. Domingos Conde** é uma via de pista dupla sem canteiro central, com gabarito de 20 metros, revestida em asfalto. Seu passeio, estreito, de aproximadamente 1,20 m de largura, apresenta calçamento em cimento, com pequenas trincas e partes quebradas ao longo de sua extensão. Os postes de iluminação são implantados do lado direito da avenida, sentido centro - bairro, no meio do passeio, o que representa um obstáculo para a sua plena utilização. Árvores de médio porte se implantam na extremidade da calçada, não prejudicando assim o uso deste.

Às margens da avenida se situam grandes terrenos vazios, circundada por cercas de peças de madeira pintadas em branco e arame farpado. Das poucas edificações dispersas pelas áreas desocupadas, a maioria trata-se de residências de volumetria de um a dois pavimentos, e galpões reservados ao uso comercial e serviços de pequeno porte, em estado satisfatório de conservação. A faixa compreendida pelos terrenos à margem da Avenida Dr. Domingos Conde se enquadra na Zona Comercial Principal, caracterizada posteriormente.

A oeste da Avenida Dr. Domingos Conde, se localiza o Parque Jardim dos Pinheiros, um bairro de densidade média, ocupado predominantemente por imóveis residenciais.



Vista da Avenida Dr. Domingos Conde, com edificações de dois pavimentos ao fundo.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.



Vista de calçadas e terrenos adjacentes à Avenida Dr. Domingos Conde.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.





Ladeia a Avenida Dr. Domingos Conde, a leste e cerca de dois metros abaixo do nível desta, a **Rua Argentina**, via asfaltada, com largura de duas faixas de veículos, que se separa da primeira apenas por um canteiro arborizado de grande declividade, proporcionando uma diferenciação entre o caráter de via arterial da primeira e local da segunda. Apresenta uso predominante residencial - nela implantam-se casas de volumetria térrea, com muro ou gradil frontal no alinhamento do lote, de tipologia simples e coberturas de duas águas com cumeeira perpendicular à rua e varanda, que em geral, se mostram em bom estado de conservação, apesar de exibirem avarias como manchas escuras que ocorrem em função da ação da umidade na alvenaria ou nas telhas das coberturas. Passeio, estreito e cimentado, apenas do lado da via correspondente às casas, onde se implantam postes de iluminação pública, também no meio da calçada, impedindo assim sua plena utilização. O tráfego é pequeno, se resumindo aos veículos de pequeno porte. O tráfego de veículos pesados fica limitado à Avenida Dr. Domingos Conde. O perímetro urbano a leste é delimitado pela Rua Argentina e as vias contíguas.



Vista da Rua Argentina. Nota-se o canteiro íngreme que a separa da Avenida Dr. Domingos Conde.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.



Vista do encontro entre a Rua Argentina e Avenida Dr. Domingos Conde.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.

A **BR-491** é uma rodovia federal que faz a ligação entre as cidades São Sebastião do Paraíso e Varginha, se estendendo por 264 quilômetros e ligando diversas cidades do sul de Minas. A largura da estrada comporta quatro faixas de veículos, duas em cada mão, mais um acostamento de cada lado. Segundo o Anexo XII do Plano Diretor de Paraguaçu, detém um Volume Médio Diário de 3.000 veículos, e é pavimentada em Concreto Betuminoso Usinado a Quente. O trecho compreendido entre os limites do município pertence à 10ª Coordenadoria Regional de Varginha, segundo o Plano Diretor do Município de Paraguaçu de 2005. A estrada é dotada de postes de iluminação dos dois lados da via, com base pintada em branco e fiação ordenada. Suas margens apresentam vegetação rasteira, assim como árvores e arbustos. Verificam-se outdoors na margem oposta à entrada da cidade. O tráfego da rodovia é intenso, e recebe diversos tipos de veículos de médio e grande porte, em sua maioria caminhões, carros e ônibus.





Vista da BR-491.
IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.



BR-491, com o restaurante ao fundo.
IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.

O entroncamento entre a BR-491 e a Avenida Dr. Domingos Oliveira conforma uma **rotatória** e **canteiros adjacentes**, dotados de placas de sinalização de trânsito, placa de indicação das cidades mais próximas, como Elói Mendes, Varginha e Alfenas, e barreiras de proteção na base dos postes. A rotatória apresenta forração gramínea, enquanto os canteiros são ornados com coqueiros e bromélias – árvores que não bloqueiam a visão dos motoristas ao trafegarem pela entrada da cidade. A região lindeira, fora do perímetro urbano, é rica em árvores frondosas de médio e grande porte, que se mostram em abundância no canteiro que divide as vias Dr. Domingos Conde e Argentina, no próprio quarteirão no qual se implanta o bem, e principalmente às margens da rodovia, onde há rica vegetação nativa. As vias possuem sinalização asfáltica e tachas refletivas, também conhecidas como “tartarugas”. A região é assistida de serviço de abastecimento de água, esgoto e iluminação.



Vista da rotatória e canteiros junto ao acesso ao município de Paraguaçu.
IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.



Placas indicativas nos canteiros. Nota-se a inserção de outdoors ao fundo, às margens da BR-491.
IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.





IMPLANTAÇÃO

O monumento implanta-se em um quarteirão de formato triangular, conformado pelo cruzamento da BR-491, Avenida Dr. Domingos Conde e Rua Vitor Moterani. Ladeando suas delimitações está um restaurante de volumetria térrea, com grandes afastamentos em relação às duas vias que o circunda. As áreas de implantação do restaurante e do bem se separam por um caminho de ligação a este, calçado parte em bloquetes sextavados, parte em asfalto, que se acessa tanto da rodovia quanto da Avenida Dr. Domingos Conde. Este caminho conforma, voltado para a BR-491, um pátio para manobra, estacionamento, que também se configura com espaço de permanência, dotado de bancos e canteiros com vegetação arbustiva e árvores frondosas de médio porte, propiciando um bom sombreamento à área, embora apresente fluxo pequeno de transeuntes.

O avião está voltado para sudoeste, e seu terreno propriamente dito é circundado por um gradil metálico hexagonal de 1,50 m de altura, com base em alvenaria de 0,20 m de altura, ambos pintados na cor branca. A base apresenta manchas escuras provenientes da ação da água em alguns pontos.

O hexágono, embora irregular, é formado por quatro triângulos equiláteros e dois escalenos, sendo que quatro de seus lados medem 9,60 m e os dois restantes medem 8,80 m. Sua área total é de 215 m². Um caminho de piso de pedra de aproximadamente 1,80 m de largura leva ao centro do polígono, onde se encontra o monumento. Circunda o polígono um piso com revestimento em pedra de aproximadamente 80 cm de largura. Em sua entrada, à direita do caminho, se encontram duas placas de ferro fundido sobre pedestal de concreto, uma em homenagem aos aviadores pioneiros, e outra de registro da restauração do bem em 1999. Quatro dos seis vértices do polígono exibem holofotes voltados para o bem.



Vista do Avião e seu gradil de cercamento, com o restaurante ao fundo.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.



Banco de concreto junto ao acesso ao monumento.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.





Porta de entrada do polígono de fechamento do bem.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.



Vista de um dos holofotes que iluminam o monumento.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.



Canteiro com árvore frondosa junto ao pátio em frente ao monumento.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.



Placas de homenagem e de indicação da restauração, à direita do caminho.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.



Detalhe da placa em homenagem aos aviadores.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.



Detalhe da placa de restauração do bem, datada de 1998.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.





LEGISLAÇÃO URBANA - PLANO DIRETOR

De acordo com o Plano Diretor de 2005 do município de Paraguaçu³², o terreno onde se insere o bem é considerado **Área de Interesse Ambiental I (AIA-I)**, que compreende “praças e áreas públicas esportivas e de lazer” distribuídos ao longo do município.

A região de entorno se divide em quatro zoneamentos distintos. Os canteiros que definem o acesso à cidade se enquadram na mesma classificação que o terreno onde se implanta o bem - AIA-I.

As margens das ruas Argentina e Vitor Moterani, assim como da Avenida Dr. Domingos Conde, são definidas como **Zona Comercial Principal (ZCP)**,

“consideradas adequadas ao predomínio dos usos comerciais e de serviços de atendimento geral, desde que sejam internalizados aos próprios terrenos os efeitos causados ao funcionamento do sistema viário, pela atratividade de pessoas ou demanda de área de estacionamento e pela necessidade de movimentos de veículos para carga e descarga”.

As áreas localizada na margem oposta da BR-491 são classificadas como **Zona de Empreendimentos de Porte (ZEP)**, e são assim classificadas por apresentarem

“boas condições de acessibilidade e oferta de infra-estrutura, efetiva ou potencial, adequadas aos usos econômicos e industriais diversificados, desde que sejam minimizados os impactos sociais e aqueles causados ao meio ambiente e sejam internalizados aos empreendimentos os efeitos causados ao funcionamento do sistema viário, pela atratividade de pessoas ou demanda de área de estacionamento e pela necessidade de movimentos de veículos para carga e descarga”.

A região a leste da Rua Argentina se destina à criação da **Área de Proteção Ambiental Taquari (APA Taquari)** principal responsável pelo abastecimento da sede urbana.

³² Plano Diretor do Município de Paraguaçu, 2005. Lei Complementar nº 14 de 24 de dezembro de 2005.



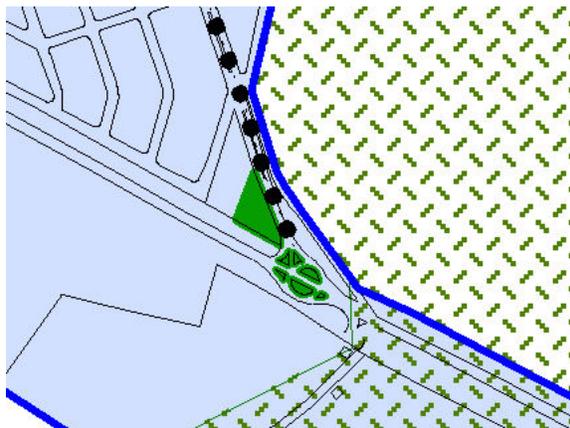


Legenda:

-  ZONA MISTA - ZMI
-  ZONA CENTRAL - ZCE
-  ZONA COMERCIAL PRINCIPAL - ZCP
-  ZONA INDUSTRIAL - ZIN
-  ZONA DE EMPREENDIMENTOS DE PORTE - ZEP
-  ZONA DE EXPANSÃO URBANA - ZEU
-  EQUIPAMENTOS DE REFERÊNCIA - ER
-  ÁREA DE INTERESSE AMBIENTAL - AIA
-  ÁREA INDICADA À CRIAÇÃO DA APA TAQUARI
-  PERÍMETRO URBANO

Parte do Anexo VII - Zoneamento Urbano.

IMAGEM: Plano Diretor do Município de Paraguaçu, 2005.



Legenda:

-  ÁREA DE INTERESSE AMBIENTAL I - AIA I
-  ÁREA DE INTERESSE AMBIENTAL II - AIA II
-  ÁREA DE INTERESSE AMBIENTAL III - AIA III
-  ÁREA DE INTERESSE AMBIENTAL IV - AIA IV
-  ÁREA DE INTERESSE AMBIENTAL V - AIA V
-  ÁREA DE INTERESSE AMBIENTAL VI - AIA VI
-  ÁREA DE INTERESSE CULTURAL - AIC I, II
-  ÁREA DE INTERESSE URBANÍSTICO - AIU I, II, III, IV, V
-  ÁREA DE INTERESSE URBANÍSTICO VI - AIU VI
-  ÁREA DE INTERESSE SOCIAL II - AIS II
-  ÁREA INDICADA À CRIAÇÃO DA APA TAQUARI
-  PERÍMETRO URBANO

Parte do Anexo VIII - Áreas de Interesse Especial.

IMAGEM: Plano Diretor do Município de Paraguaçu, 2005.





ANEXO IX - OCUPAÇÃO E USO DO SOLO NA ZONA URBANA

ZONAS	USOS							
	RESIDENCIAL		ECONÔMICO		MISTO	INSTITUCIONAL	INDUSTRIAL	
	Uni	Multi	Local	Geral			Não impactante	Impactante
ZCP	A	A	A	A	A	AC	NA	NA
ZEP	NA	NA	AC	A	NA	AC	A	AC

A - Admitido AC - Admitido sob condições NA - Não admitido

ANEXO X - PARÂMETROS URBANÍSTICOS PARA A OCUPAÇÃO DO SOLO NA ZONA URBANA

ZONAS	PARÂMETROS		
	TO MÁXIMA (%)	NÚMERO MÁXIMO DE PAVIMENTOS (exclusive pilotis e subsolo)	TP MÍNIMA (%)
ZCP	60	2	10
ZEP	60	2	10

TO - Taxa de Ocupação TP - Taxa de Permeabilidade





4.2 - Descrição e Análise

O primeiro modelo do T-6 Texan foi fabricado em 1938, pela North American Aviation, Inc, nos Estados Unidos, daí o nome NA (North American) T-6. Recebeu a denominação simplificada de T-6 após a Segunda Guerra Mundial, sendo apelidado de “Texan”, e “Harvard”, quando produzido no Canadá.

Trata-se de uma aeronave versátil, sendo utilizada tanto para fins militares – foi amplamente usada na Segunda Guerra Mundial –, quanto para treinamento e instrução de pilotos em diversos países, inclusive no Brasil, como descreve uma reportagem da revista Vôo, edição nº4 de 1968: “*raro é o piloto militar que não tenha voado nele*”. Em situações de guerra, era armado de três metralhadoras e duas bombas de 50 kg em cada uma das asas.

De 1952 até 1977 foi o avião oficial do Esquadrão de Demonstração Aérea, popularmente conhecido como Esquadria da Fumaça. Considerado um avião seguro - até 1968, na Esquadria da Fumaça, foram registrados apenas dois acidentes fatais. A partir de 1946, passou a ser fabricado no Brasil, sob licença da empresa North American. O local escolhido para a implantação da fábrica foi a cidade de Lagoa Santa, em Minas Gerais, em função da grande distância com o litoral, onde uma fábrica de aeronaves para uso bélico seria alvo fácil para ataques. A montagem dos T-6 na fábrica nacional durou até 1951, quando encerrou suas atividades industriais. Dos 276 exemplares existentes no país, 81 foram fabricados na Fábrica de Lagoa Santa. Destes, 61 foram simplesmente montados, a partir de kits enviados dos Estados Unidos para o Brasil. O restante foi produzido com maiores índices de nacionalização.

O exemplar de matrícula 1261 foi doado pelo Ministério da Aeronáutica por “Ato de doação de célula” ao município de Paraguaçu em 1973, com a justificativa de uso para monumento, sendo montado na própria cidade e inaugurado um ano depois, na comemoração do aniversário de 63 anos da cidade.

O T-6 é famoso, sendo seu modelo frequentemente utilizado para construção de aeromodelos profissionais ou hobbistas.



Aviões T-6 sendo fabricados em Lagoa Santa/MG.
IMAGEM: www.museutec.org.br, acesso em jul/2010.



T-6 fabricado em Lagoa Santa, nas mesmas cores que o exemplar exposto na entrada da cidade de Paraguaçu.

IMAGEM: www.museutec.org.br, acesso em jul/2010.





Descrição e características técnicas

O avião tem 12,82 m de envergadura e 8,84 de comprimento. Normalmente sua altura é determinada com o aeroplano parado (situação na qual o eixo de sua fuselagem é uma linha inclinada), pela menor distância da linha que tangencia os pneus dos trens de pouso frontal e posterior até uma linha paralela a essa, que passa pelo ponto mais alto – neste caso, a ponta da hélice – o que confere ao T-6 uma altura de 4 metros.

O avião em questão, no entanto, encontra-se com o trem de pouso frontal recolhido, e em posição de vôo, na qual o eixo de sua fuselagem é determinado por uma linha horizontal. Dessa forma, a altura da aeronave é definida pela ponta inferior da hélice até a ponta do elevador (ponto mais alto), resultando em 2,79 metros. É sustentado por um pedestal curvo de concreto, de 3,40 metros de altura, e se encontra levemente inclinado, em alusão a uma curva em vôo. A altura total do monumento, com o pedestal, é de 5,74 metros.



Vista lateral do T-6.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.



Detalhe do pedestal que sustenta a aeronave.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.

O T-6 possui um motor Pratt&Whitney de 9 cilindros e 550h.p, refrigerado a ar, modelo R-1340-AN1 da série Wasp. O número 1340 se refere ao volume de deslocamento do motor em polegadas, enquanto a letra R designa a disposição radial dos pistões.

O peso do aeroplano vazio, tal como se encontra sobre o pedestal, é de 1.950 k. O T-6 pesaria 2.550 carregado normalmente com combustível. O modelo atinge velocidade máxima de 340 km/h a 1.500 m de altitude, atinge velocidade de cruzeiro a 240 km/h e pode voar cerca de 1.400 km sem reabastecimento, sendo capaz de se manter em vôo por mais de cinco horas ininterruptamente.





Sua cabine conta com escotilha de vedação de correr. Com dois lugares, um atrás do outro, equipados com os mesmos aparelhamentos, pode ser pilotado por qualquer um dos dois pilotos. Toda a articulação interna, assim como a localização dos componentes mecânicos e das demais peças de comando, dos assentos e do espaço para acomodação do piloto e passageiro é resolvida pela própria disposição das peças estruturais do avião, que ficam à mostra. Não há, portanto, qualquer elemento que conforme piso ou paredes da cabine, cujo fechamento lateral e inferior se dá pelo próprio fechamento da aeronave.

Sua fuselagem, de viga armada, é revestida por peças metálicas soldadas e rebitadas. Todas as conexões observadas conservam sua integridade. A aeronave possui trem de pouso convencional – dois frontais e um traseiro –, e, embora ambos sejam retráteis, o exemplar em questão deixa o trem sob a empenagem à mostra, enquanto o trem principal fica recolhido dentro da parte inferior da asa.

Suas asas, de formato trapezoidal, se localizam abaixo do corpo principal do avião, e apresentam uma quebra de ângulo nos sentido longitudinal, para conferir maior aerodinâmica à nave. Assim como há estabilizadores horizontais - flats - nas bordas de fuga. As bordas de ataque são mais espessas, também em função de uma melhor aerodinâmica, abrigando um farol em cada. A asa da direita exhibe uma lança laranja com ponta pintada em prata.

Enquanto as asas se localizam abaixo da fuselagem, os elevadores se encontram na parte superior da cauda, com leme de profundidade de formato curvilíneo, que controla o movimento do avião para a esquerda ou direita. A empenagem, de bordas arredondadas, tem acoplado a ela um estabilizador vertical, denominado leme de direção, responsável pela mudança de direção vertical do avião.



Vista da aeronave.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.





Detalhe da cabine de comando.
IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.



Vista da cauda do avião - elevador, empenagem e seus estabilizadores.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.



Vista do trem frontal de pouso, recolhido.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.



Vista do trem posterior de pouso, à mostra.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.



Vista da asa lateral direita.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.

Pintura

O avião apresenta fuselagem pintada em cinza, com a inscrição "1261", referente ao seu número de matrícula, grafado em preto em suas duas laterais. A empenagem é pintada em cinza e mostra em ambas as laterais as inscrições "T-60" e "1261", em letras menores. O leme da empenagem, no entanto, conta com duas faixas verticais, verde e amarela. Suas asas e elevadores são pintados em laranja.





Sua asa direita mostra as inscrições “FAB” na superfície inferior, e ambas as asas exibem uma versão simplificada do Brasão das Armas Nacionais – um círculo azul celeste com bordas brancas rodeado por uma estrela de cinco pontas amarelas e verdes. Na parte frontal da fuselagem, junto ao motor, é pintada um círculo verde. As hélices tem coloração cinza escuro com as pontas em amarelo.



Vista da asa lateral esquerda, com o símbolo do Brasão de Armas Nacionais.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.



Vista da asa lateral direita, com a sigla da Força Aérea Brasileira.

IMAGEM: Thiago Fontes Pereira, jul/2010.

Estado de conservação

O corpo do avião se encontra em ótimo estado de conservação. Determinadas partes de sua superfície, sobretudo nas asas, apresentam descolamento da camada pictórica. Também, nas bordas de ataque, há pequenas manchas escuras decorrentes do escoamento das águas pluviais. O pneu direito do trem de pouso frontal mostra manchas de tinta branca. No pedestal em concreto, chapiscado e pintado em branco, existem manchas escuras causadas pela ação da umidade.

Intervenções

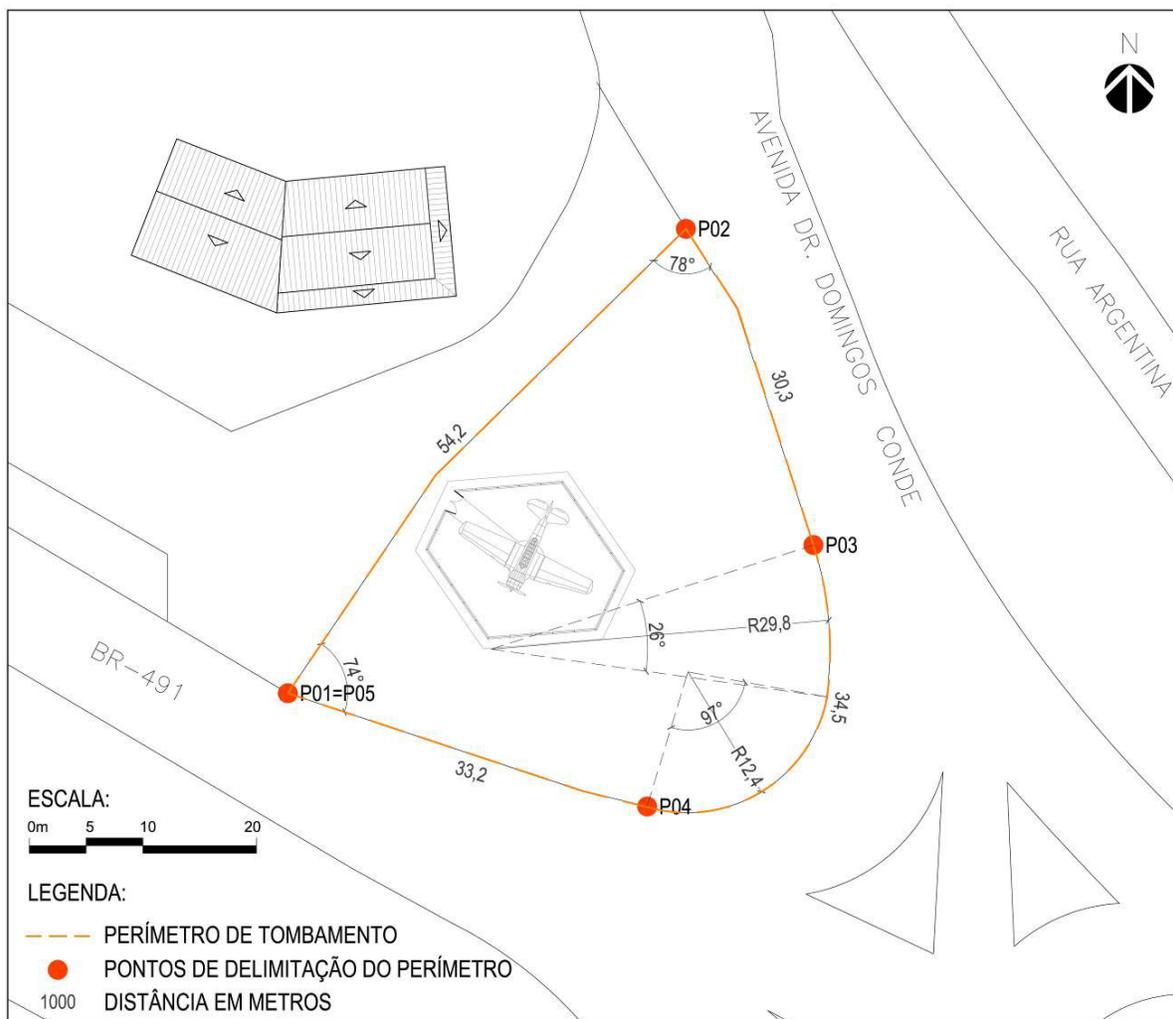
Em maio do ano de 1998, o avião foi levado ao Rio de Janeiro, para que fossem feito reparos e manutenção, a primeira e única em sua história. Em outubro do mesmo ano, volta à Paraguaçu, onde também nesta época foi eleito pela população o símbolo do município. No ano seguinte, foram realizadas obras de construção de um novo pedestal, manutenção e reformulação da iluminação, assim como foi colocada a grade atual que circunda o bem.





5. DELIMITAÇÃO, DESCRIÇÃO E JUSTIFICATIVA DO PERÍMETRO DE TOMBAMENTO

5.1 - Delimitação



Perímetro de tombamento do Avião Monumento.

Escala gráfica.

Base: Planta de Arruamento do Município de Paraguaçu.

Fonte: Prefeitura Municipal de Paraguaçu, 2005.

Elaboração: Memória Arquitetura Ltda, set/2010.

Técnico Responsável: Alexandre Borim.





5.2 - Descrição

O perímetro de tombamento abrange a área compreendida pela poligonal fechada **P01P05**, de arestas 54,20 m (**P01P02**), 30,30 m (**P02P03**), 34,50 m (**P03P04**), 33,20 m (**P04P05**), conforme esquema na página anterior.

P01: Início da poligonal, conformado pelo encontro do meio-fio de delimitação oeste do terreno no qual se insere o bem cultural com a margem da BR-491. De **P01** segue a nordeste pelo meio-fio de delimitação oeste por 54,20m com um ângulo de 74° até o **P02**, conformado pelo encontro da linha de prolongamento deste meio-fio com a Avenida Doutor Domingos Conde. Desse, segue a sudeste pelo meio-fio da Avenida Doutor Domingos Conde por 30,3m com um ângulo de 78° até o **P03**, conformado pelo início do trecho curvo do meio-fio de delimitação do terreno. Desse, segue em curva, acompanhando o limite do terreno, por 34,5m até o **P04**, conformado pelo fim do trecho curvo do meio-fio de delimitação do terreno. Deste, segue a oeste-noroeste por 33,2m conformando o **P05**, que coincide com o ponto inicial (**P01**), fechando a poligonal.

5.3 - Justificativa

O perímetro de tombamento coloca sob a proteção do poder público municipal uma área de 1.429 m², compreendida pelo terreno no qual se insere o bem em questão, composta por uma canteiro ajardinado seu gradil de cercamento, um banco de concreto para descanso, e alguns postes de iluminação.

O perímetro se justifica por englobar não só o bem cultural de que trata este dossiê - o avião monumento -, mas toda a área limítrofe ao seu cercamento, conformada por um canteiro sem interferência de demais equipamentos ou estruturas arquitetônicas, se tornando assim fundamental para o resguardo da sua monumentalidade e sua imponência.





6.2 - Descrição

O perímetro de entorno do tombamento do Avião Monumento corresponde à área compreendida pela poligonal fechada **P01P09**, descrita a seguir e esquematizada sobre mapa base.

P01: início da poligonal, é conformada pelo entroncamento da Rua Argentina com a BR-491. De **P01** segue pelo eixo central da Rua Argentina por 309,7m com ângulo de 26° até o entroncamento desta com a Rua João B. Beckes, conformando o **P02**. Desse, segue pelo eixo central da Rua B. Beckes por 129,8m com um ângulo de 147° até o entroncamento desta com a Rua José Bagne, conformando o **P03**. Deste, segue pelo eixo central da Rua José Bagne por 74,2m com um ângulo 93° até o entroncamento desta com a Avenida Doutor Domingos Conde, conformando o **P04**. Desse, segue pelo eixo central da Avenida Doutor Domingos Conde por 10,6m com um ângulo 91° até o entroncamento desta com a Rua Alfredo Fressato, conformando o **P05**. Desse, segue pelo eixo central da Rua Alfredo Fressato por 73,9m com um ângulo 90° até o entroncamento desta com a Rua Doutor Pedro Tavares, conformando o **P06**. Desse, segue pelo eixo central da Rua Doutor Pedro Tavares por 186m com um ângulo 89° até o entroncamento desta com a Rua Odilon Prado, conformando o **P07**. Desse, segue pela linha de prolongamento do eixo central da Rua Doutor Pedro Tavares por 33,2m até o encontro desta linha com o eixo central da BR-491, conformando o **P08**. Desse, segue pelo eixo central da BR-491 por 309,1m com um ângulo 105° até o entroncamento desta com a Rua Argentina, conformando o **P09**, que coincide com o ponto inicial (**P01**), fechando a poligonal.

6.3 - Justificativa

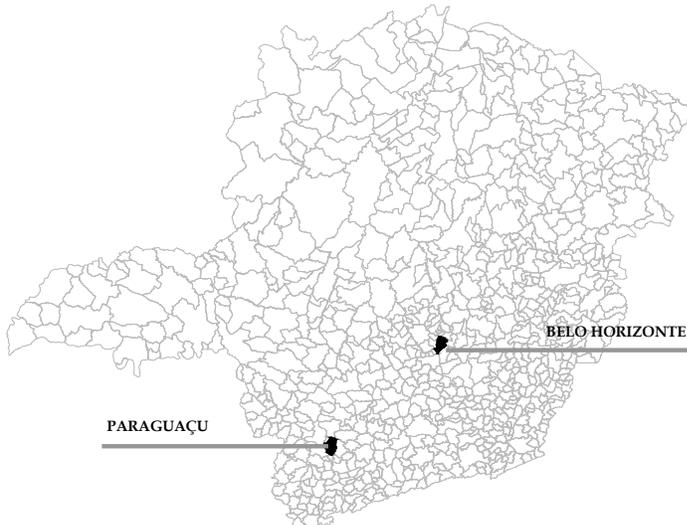
O perímetro de entorno de tombamento justifica-se por delimitar as quadras adjacentes ao bem tombado, determinando diretrizes de intervenção, apresentadas no capítulo 9 deste documento, que possam preservar os principais eixos de visadas do bem cultural. Qualquer intervenção nesta área deverá ser submetida à aprovação do Conselho Municipal, de acordo com as diretrizes de intervenção contidas neste dossiê.





7. DOCUMENTAÇÃO CARTOGRÁFICA

7.1 - Localização do Município de Paraguaçu/MG



Localização no estado: cidades próximas.

FONTE: Guia Quatro Rodas Estradas / 2001.

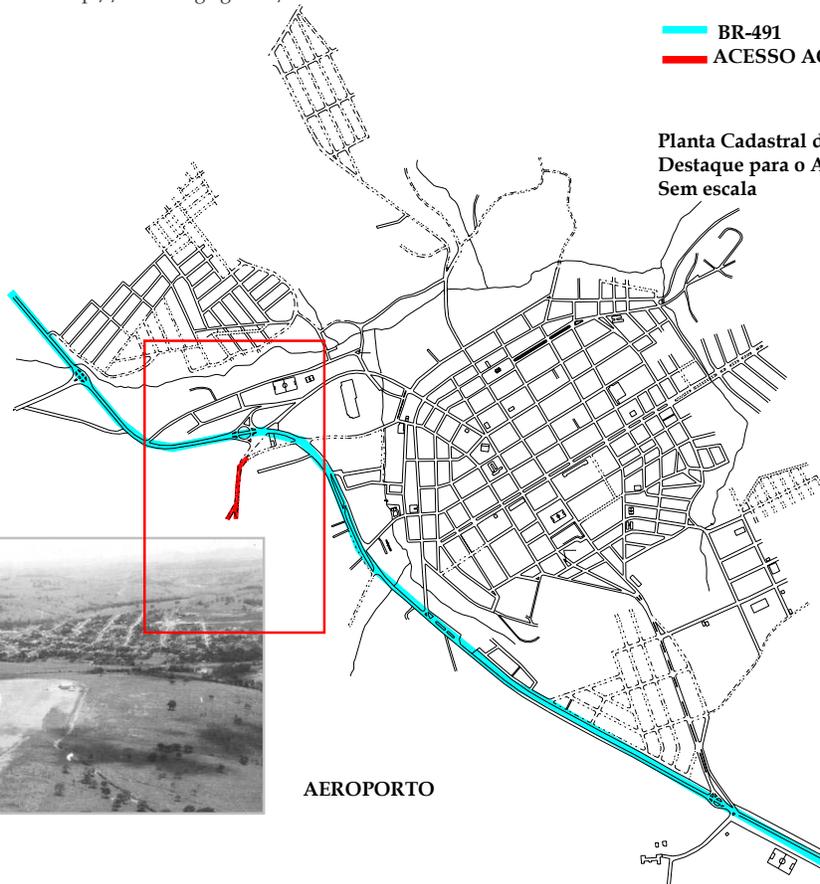
Localização em relação à capital

FONTE: <http://www.ibge.gov.br/>

LEGENDA

- BR-491
- ACESSO AO AEROPORTO

Planta Cadastral do município;
Destaque para o Aeroporto.
Sem escala

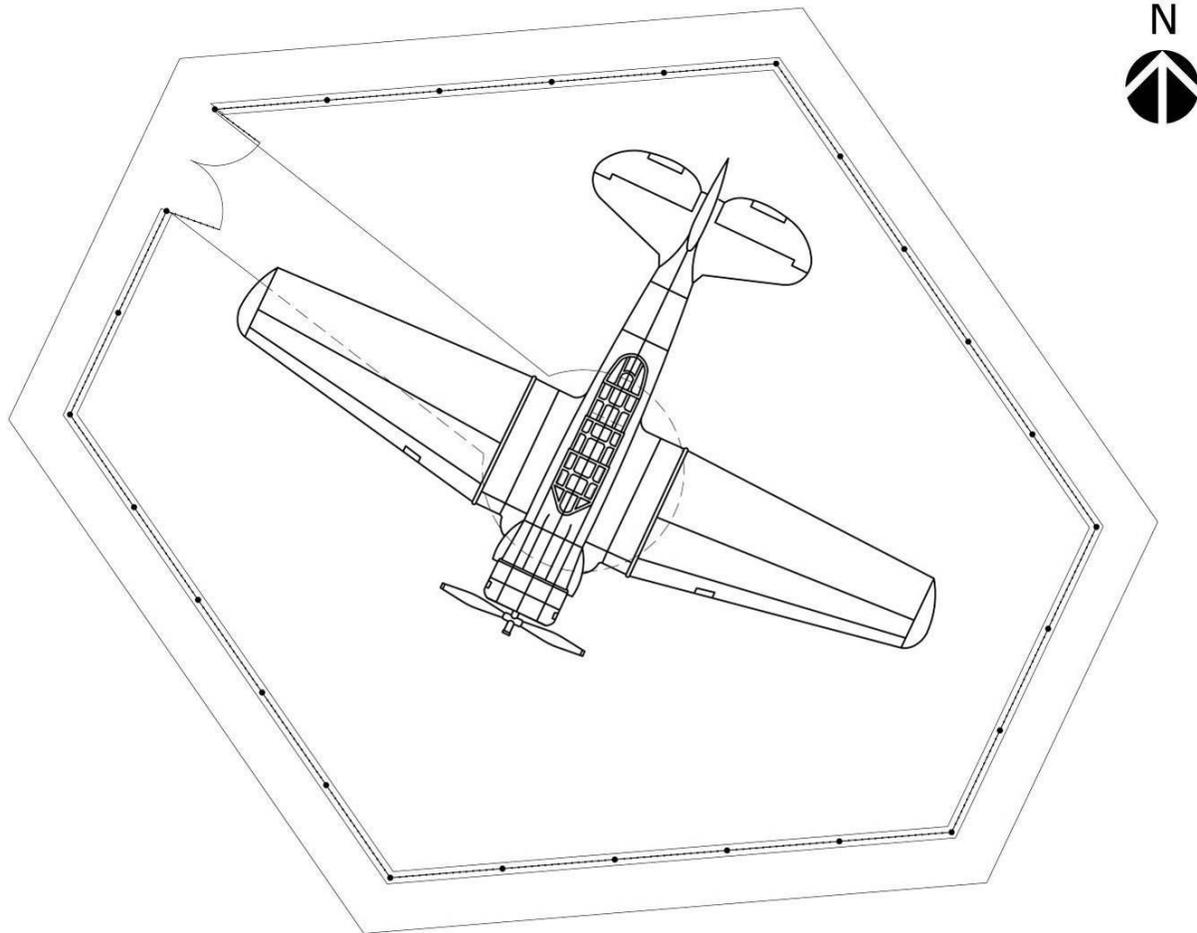


AEROPORTO





7.3 - Levantamento Métrico



VISTA SUPERIOR
ESCALA GRÁFICA:



Escala gráfica.

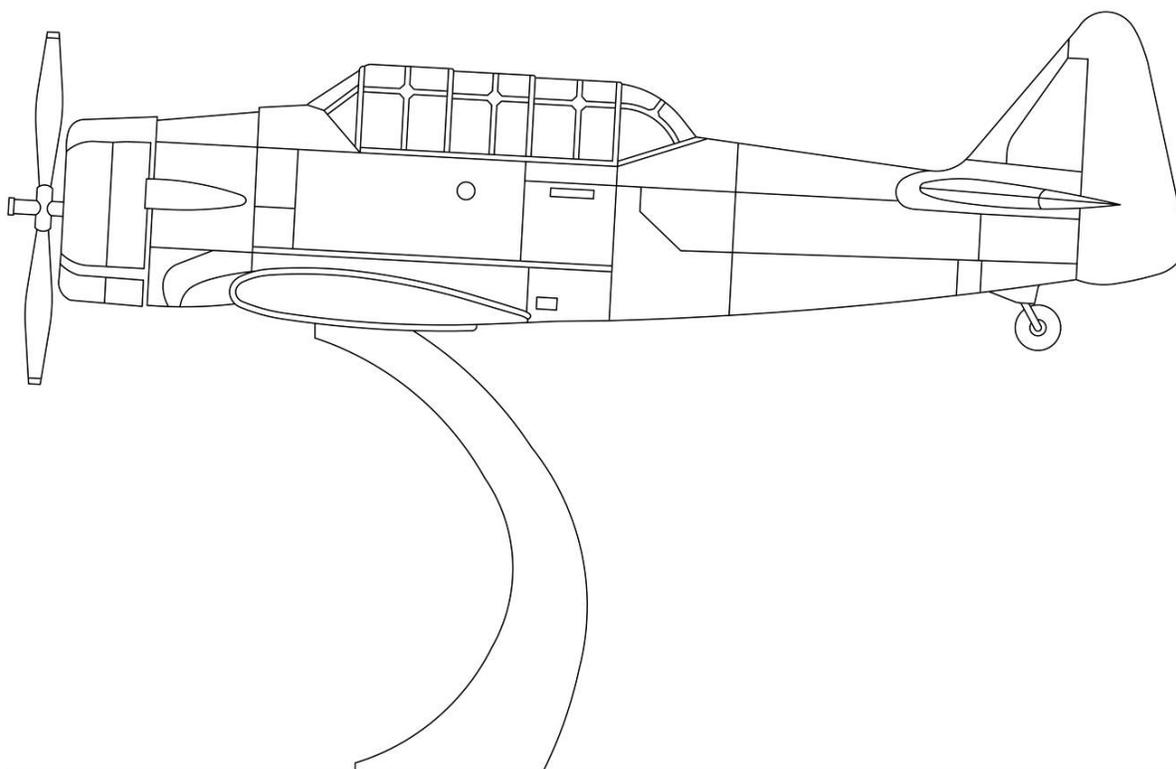
Base: Desenho projetivo da aeronave T-6 Texan.

Fonte: Revista Vôo, Edição nº 4 de 1968.

Elaboração: Memória Arquitetura Ltda, set/2010.

Técnico Responsável: Alexandre Borim.





VISTA LATERAL
ESCALA GRÁFICA:



Escala gráfica.

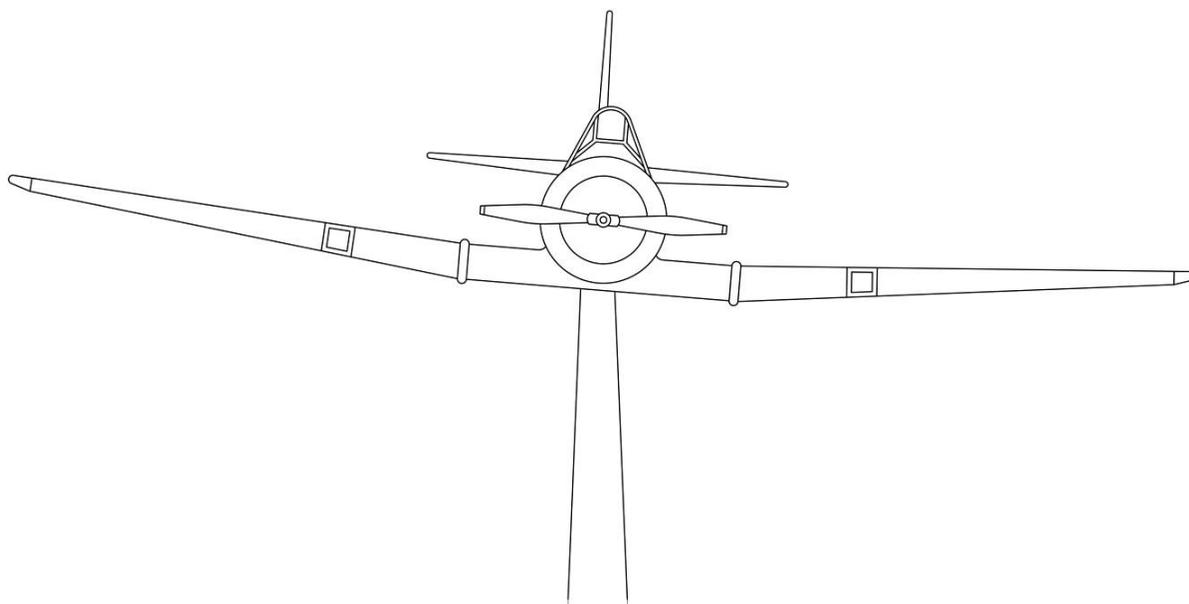
Base: Desenho projetivo da aeronave T-6 Texan.

Fonte: Revista Vôo, Edição nº 4 de 1968.

Elaboração: Memória Arquitetura Ltda, set/2010.

Técnico Responsável: Alexandre Borim.





VISTA FRONTAL
ESCALA GRÁFICA:



Escala gráfica.

Base: Desenho projetivo da aeronave T-6 Texan.

Fonte: Revista Voo, Edição nº 4 de 1968.

Elaboração: Memória Arquitetura Ltda, set/2010.

Técnico Responsável: Alexandre Borim.





8. LAUDO TÉCNICO DE ESTADO DE CONSERVAÇÃO

RESPONSÁVEL TÉCNICO	Alexandre Borim Codo Dias CREA/MG - 83.351/D <i>Alexandre Borim Codo Dias</i>
BEM TOMBADO	Avião Monumento.
DATA DO LAUDO	12 de julho de 2010
LOCALIZAÇÃO	Trevo da cidade, BR 491 - Paraguaçu / MG
DATA DO TOMBAMENTO	29 de outubro de 2010
Nº DE INSC. LIVRO DE TOMBO	13
DOSSIÊ ENVIADO AO IEPHA EM	2011
FOTÓGRAFO	Thiago Fontes Pereira
Há obras de restauração em andamento?	<input type="checkbox"/> sim <input checked="" type="checkbox"/> não
Há projeto aprovado por Lei de Incentivo à Cultura?	<input type="checkbox"/> sim <input checked="" type="checkbox"/> não



Vista geral do bem cultural e do canteiro cercado no qual se insere.





ESTRUTURA	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando intervenção
estrutura autônoma de concreto	100%	-	-
outros	-	-	-
danos verificados	O pedestal de sustentação do avião, em estrutura de concreto, mostra-se bem conservado.		



Pedestal de sustentação do avião, em bom estado de conservação



Detalhe da peça metálica de encaixe do pedestal com o avião, em bom estado de conservação, apesar de pequenas manchas.

ALVENARIAS	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando intervenção
tijolo	-	-	-
tijolos cerâmicos furados	-	-	-
outros (concreto, madeira)	100%	-	-
elementos artísticos aplicados	-	-	-
danos verificados	A alvenaria que compõe o pedestal mostrara-se em ótimo estado de conservação, não tendo apresentado avarias que comprometessem sua estrutura.		





COBERTURA	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando intervenção
estrutura do telhado (madeira, perfil metálico)	-	-	-
telhado (telhas cerâmicas, fibrocimento)	-	-	-
calhas / rufos / condutores	-	-	-
coroamento (platibanda, frontão, cimalha)	-	-	-
outros	-	-	-
danos verificados	Não se aplica.		

REVESTIMENTO	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando intervenção
pintura do pedestal	95%	5%	-
pintura do avião	93%	7%	-
cerâmica	-	-	-
outros	-	-	-
elementos artísticos aplicados	-	-	-
danos verificados	<p>O revestimento do pedestal de sustentação do avião contém manchas escuras nas quinas, regiões com maior exposição às chuvas. Já na base, desgaste, sujidade aderida e marca de revestimento posterior.</p> <p>A pintura do avião encontra-se muito bem conservada, apesar de, em alguns pontos, apresentar pequenos descolamentos da camada pictórica, deixando o revestimento anterior à mostra. No pneu direito do trem de pouso frontal há marcas de escorrimento de tinta.</p> <p>Quase todo o corpo e asas mostram manchas causadas pelo escorrimento das águas pluviais, o que leva ao acúmulo de resíduos ao longo de seu percurso.</p> <p>Alguns pontos da vedação em aço do avião apresentam corrosão, deixando assim a estrutura inferior vulnerável à ação da chuva.</p>		





Vistas posterior e da base do pedestal de sustentação do avião apresentando manchas, marcas de sujeira e de revestimento posterior em apenas parte do elemento estrutural.



Marcas conformadas pelo acúmulo de resíduos ao longo do percurso percorrido pelas águas pluviais na asa direita e na fuselagem.



Vista de manchas provocadas pelo acúmulo de resíduos junto ao percurso das águas pluviais na asa direita do avião.



Detalhe de marcas de tinta branca escorrida no pneu direito do trem de pouso frontal.



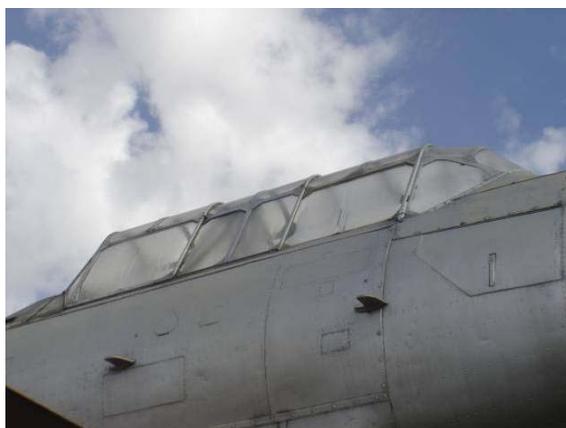


Vista de parte inferior da asa direita. Nota-se o descasque da camada pictórica e marcas de sujeira aderida.



Detalhe de corrosão do revestimento em aço na borda de ataque direita da asa do avião.

VÃOS E VEDAÇÕES	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando intervenção
escotilha de entrada para a cabine	100%	-	-
portas	-	-	-
janelas	-	-	-
enquadramentos (massa)	-	-	-
ferragens	-	-	-
outros	-	-	-
elementos artísticos aplicados	-	-	-
danos verificados	O único vão presente no avião, sua escotilha de entrada, aparenta ótimo estado de conservação.		



Vista da escotilha de fechamento da cabine do avião.





PISOS	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando intervenção
pedra	100%	-	-
cimentado	-	-	-
madeira(taco)	-	-	-
cerâmica	-	-	-
outros (ladrilho hidráulico)	-	-	-
elementos artísticos aplicados	-	-	-
danos verificados	Não se aplica.		

FORROS	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando intervenção
laje	-	-	-
PVC	-	-	-
outros	-	-	-
elementos artísticos aplicados	-	-	-
danos verificados	Não se aplica.		





Piso em pedras do caminho que leva até o bem, em bom estado de conservação.



Piso que circunda o gradil de fechamento do bem: presença de vegetação gramínea e arbustiva por entre frestas do piso e entre o piso e a base de alvenaria do gradil.



Vista geral do gradil de cercamento do avião.



Base do muro de cercamento do bem apresenta trincas, descolamento da camada pictórica e manchas indicativas do acúmulo de umidade.



Vista de parte da base em alvenaria do muro de sustentação, acusando perda de parte do reboco.



Detalhe do gradil, no qual constam pequenas áreas com descolamento da camada pictórica.





ELEMENTOS INTEGRADOS EXTERNOS / AGENCIAMENTO EXTERNO	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando intervenção
balcão / sacada	-	-	-
banco de concreto	97%	3%	-
placas metálicas fixadas em base de concreto	95%	5%	-
paisagismo - arbustos	90%	3%	7%
varanda / alpendre / terraço	-	-	-
escada	-	-	-
fechamento do lote / gradil / muro	92%	5%	3%
portada	-	-	-
jardim	-	-	-
outros (piso que circunda o gradil de fechamento do avião)	95%	5%	-
outros (holofotes e postes de iluminação)			
elementos artísticos aplicados(gruta)	-	-	-
danos verificados	<p>A base em alvenaria do muro de cercamento mostra trincas, descolamento da camada pictórica e manchas indicativas do acúmulo de umidade. Constatou-se perda de parte do reboco junto à porta de acesso. O gradil metálico se encontra em bom estado de conservação, apesar de mostrar descasque da camada pictórica em alguns pontos.</p> <p>O banco em concreto localizado junto à entrada do gradil de cercamento está em boas condições, revelando apenas trincas e manchas escuras ao longo de sua superfície, e descolamento da camada pictórica em sua base.</p> <p>A duas placas metálicas de homenagem e inauguração do bem encontram-se igualmente em bom estado de conservação. A base de concreto na qual elas se fixam apresenta trincas e manchas de oxidação no contato entre os dois materiais.</p> <p>Os canteiros abrigam ainda arbustos com formas definidas, já bastante deteriorados pelo tempo, secos e sem corte, necessitando manutenção.</p> <p>O piso que circunda o gradil de fechamento do avião encontra-se em bom estado de conservação. Constatou-se, no entanto, presença de vegetação gramínea e arbustiva por entre frestas do piso e entre o piso e a base de alvenaria do gradil.</p>		





As instalações elétricas existentes no perímetro de tombamento se referem aos postes de iluminação no canteiro, ao redor do gradil de cercamento, e os quatro holofotes de iluminação localizados nos vértices deste gradil. Os postes de iluminação são de dois tipos - dois da rede pública, e um independente, para iluminação do pátio em frente ao bem em questão. Todos mostram-se em bom estado de conservação, apesar da base de alvenaria do segundo apresentar desprendimento de parte do reboco. Os holofotes, no entanto, compartilham seu espaço com arbustos e vegetação gramínea, e também apresentam descolamento da camada pictórica nas bordas.



Vista geral e detalhe das duas placas metálicas fixadas à base de concreto, que apresenta trincas e manchas de oxidação no encontro do concreto com uma das placas, em razão do escoamento da água através desta, causando sua corrosão.



Vista de arbustos já bastante deteriorados pelo tempo, secos e sem corte, necessitando manutenção.





Postes de iluminação da via pública, em bom estado de conservação.



Poste de iluminação voltado para o pátio aberto em frente ao bem, em bom estado de conservação, apesar de sua base mostrar desprendimento de partes do reboco.



Vegetação arbustiva crescendo junto a um dos holofotes.



Detalhe de holofote apresentando descasque da camada pictórica e marcas de oxidação nas bordas.

INSTALAÇÕES	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando intervenção
instalação elétrica	95%	2%	3%
instalação hidráulica	-	-	-
outros	-	-	-
danos verificados	Esta avaliação não se aplica às instalações do avião em específico, pois a função monumental que este desempenha atualmente não depende do bom funcionamento de suas instalações mecânicas e elétricas.		





EXISTÊNCIA DE INSTALAÇÕES DE SEGURANÇA	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando intervenção
instalação de prevenção e combate a incêndio () SIM (X) NÃO	-	-	-
Sistema de segurança () SIM (X) NÃO	-	-	-

ANÁLISE DE ENTORNO	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando intervenção
BENS MÓVEIS E ESTRUTURAS DO ENTORNO	85%	10%	5%

EXISTÊNCIA DE INTERVENÇÕES: SIM NÃO

DESCRIÇÃO DAS INTERVENÇÕES

O entorno do perímetro de tombamento do bem em questão engloba parte do quarteirão no qual se insere o bem, abarcando o restaurante vizinho ao monumento; dois quarteirões que tangenciam a Avenida Doutor Domingos Conde; e canteiros desta avenida e da BR-491. A região apresenta declive em direção ao centro da cidade, e caracteriza-se pela existência de poucas edificações, em sua maioria galpões comerciais de volumetria correspondente a dois pavimentos ou edifícios residenciais de volumetria térrea, implantados em sua maioria nos alinhamentos frontais. Não possuem traços ou influências de estilos arquitetônicos definidos. Dotada de vários terrenos não utilizados, a região mostra um processo lento de ocupação, apesar de apresentar certa tendência ao adensamento, verificada pela idade das construções existentes, em sua maioria recente. A maior parte dos danos encontrados nos edifícios se refere a descasque e descolamento da camada pictórica, manchas escuras nas paredes e na cobertura, o que representa danos ínfimos para o conjunto edificado, que se mostra, em geral, bem conservado.

A área é assistida de serviço de iluminação pública, sistema de abastecimento de água e tratamento de esgoto. As vias apresentam calçamento asfáltico, e os passeios, em sua maioria em concreto. Notam-se trincas nas vias e ausência de calçamento em alguns trechos do passeio, o que prejudica o acesso pleno à região, mas não representa avarias que comprometam a integridade da paisagem local.



Vista de galpões e residências do entorno. A via apresenta trincas e desgaste superficial.



Vista de galpão localizado na Avenida Dr. Domingos Conde. Nota-se a falta de calçamento em um trecho da calçada.





USOS

Em 1998, o bem foi eleito o símbolo da cidade de Paraguaçu por meio de um plebiscito. Dessa forma, ele se configura como um elemento importante ligado à memória e história da população paraguaçuense. Sua inauguração remonta a 1974, em homenagem às atividades ligadas à aviação e aos precursores dessa atividade na cidade. Desde então, cumpre a função apenas de monumento, não abrigando usos que possam interferir no bem diretamente. Todos os danos causados se dão em função da ação do tempo.

CONCLUSÃO

BEM CULTURAL	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando intervenção
Avião Monumento	90%	5%	5%





9. DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO / PRESERVAÇÃO PARA ÁREA TOMBADA E ENTORNO

9.1 - Área Tombada

Objetivando preservar e garantir o bom estado de conservação do Avião Monumento, localizado na BR-491, foram traçadas as seguintes diretrizes de intervenção:

- Uma vez que a função da aeronave é de monumento, sua inspeção pode-se limitar ao tratamento periódico e limpeza superficial do corpo do avião;
- Avaliação regular das peças metálicas estruturais e de revestimento do avião, e em caso de oxidação, fissuração ou peças amassadas, providenciar a recomposição das partes avariadas.
- Recomposição da pintura de todo o corpo do bem;
- A área tombada não poderá abrigar outros equipamentos ou estruturas arquitetônicas que descaracterize ou impeça a visão do bem, a não ser que seja com a intenção de ressaltar sua monumentalidade e imponência;
- Recomposição do reboco na base em alvenaria do gradil de fechamento externo que necessita de manutenção, e aplicação de nova camada pictórica quando necessário, na base em alvenaria quanto no gradil metálico, e no próprio pedestal de sustentação do corpo do avião;
- Manutenção constante dos espaços ajardinados externos e internos ao gradil de cercamento do avião;
- Inspeção e avaliação detalhada das instalações elétricas por técnicos especializados;
- Analisar futuros projetos de intervenção com o objetivo de impedir a descaracterização da ambiência do bem.

9.2 - Entorno da Área Tombada

As principais diretrizes para intervenção no entorno de tombamento do Avião Monumento são estipuladas pelo Plano Diretor de Paraguaçu, aprovado em 2005. O bem cultural está inserido em uma *Área de Interesse Ambiental (AIC I)*, sendo que qualquer intervenção ocorrerá somente após aprovação do Conselho Municipal de Patrimônio Cultural e do CODEMA (Conselho Municipal de Conservação e Defesa do Meio Ambiente).

Os quarteirões adjacentes ao bem, que conformam o perímetro de entorno, estão inseridos em quatro diferentes áreas: *Área de Interesse Ambiental (AIA I)*, *Zona Comercial Principal (ZCP)*, *Zona de Empreendimentos de Porte (ZEP)* e uma grande área destinada à criação da *Área de Proteção Ambiental Taquari (APA Taquari)*, de





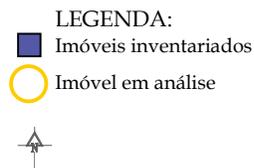
forma que qualquer intervenção estará subordinada aos parâmetros previamente estabelecidos pelo Plano Diretor para cada uma das áreas. Além destes, propõem-se outras intervenções que devem, principalmente, ter a aprovação do Conselho Municipal de Patrimônio Cultural:

- Os projetos de reforma e intervenções no entorno tombado do Avião Monumento, bem como casos de desmembramento e remembramentos de lotes, deverão ser analisados por órgão municipal competente e pelo Conselho Municipal de Patrimônio Cultural de Paraguaçu a fim de coibir alterações na conformação das visadas a partir da rua e na ambiência urbana e paisagística;
- As edificações que vierem a ser construídas na área de entorno deverão manter um afastamento frontal tal que não impeça a visão para o bem através das vias que tangenciam o perímetro de tombamento;
- O uso dos elementos de comunicação visual deverá ser regulamentado para garantir a boa qualidade da paisagem urbana;
- Para a área do bem tombado propriamente, deve-se ratificar que qualquer intervenção deverá passar por aprovação do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Paraguaçu.





10. FICHAS DE INVENTÁRIO



Zoom sobre a planta cadastral
FONTE: Prefeitura de Paraguaçu

1. Município:

Paraguaçu

2. Distrito:

Sede

3. Designação:

Avião Monumento

4. Endereço:

Trevo da cidade (Varginha), BR 491

5. Propriedade:

Pública - Prefeitura Municipal de Paraguaçu

6. Responsável:

Prefeitura Municipal de Paraguaçu

7. Situação de ocupação:

Própria



O Avião



O terreno que abriga o monumento



Avião visto da rodovia
IMAGENS: Thiago Fontes Pereira, jul/2010

8. Uso atual:

Monumento





9. Proteção legal existente:

Inventário

10. Proteção legal proposta:

Tombamento Municipal

11. Histórico:

O avião monumento implantado no trevo da entrada de Paraguaçu (de ligação a Elói Mendes e Varginha) é hoje um símbolo cidadão que guarda uma história repleta de emoções e inovações. O final da década de 1930 e limiar da década de 1940 foi uma época de muita agitação em todo o mundo em função da segunda guerra mundial. As grandes nações se empenhavam em desenvolver tecnologias e ciências a serem aplicadas naquele contexto a fim de sair à frente e obter conquistas no conflito mundial. As nações emergentes, preparando-se para uma possível entrada no confronto, também tentaram acompanhar tal desenvolvimento.

No contexto da guerra, a ideia da necessidade de centralizar os meios aéreos brasileiros se tornou mais intenso³³. Em decorrência disto, foi lançada a Campanha Nacional de Aviação, no governo do presidente Getúlio Vargas, ganhando o apoio ímpar dos Diários de Aviação do jornalista Assis Chateaubriand. Comentam que tal campanha objetivava acelerar a formação de pilotos pela dispersão de aeronaves de treinamento nos aeroclubes nacionais, criando a demanda para elevar a produção de aviões (FORJAZ, 2005).

Seguindo a tendência de desenvolvimento de tecnologias, máquinas e outros armamentos, no governo getulista, foi criado, pelo Decreto 2961 de 20 de janeiro de 1941, o Ministério da Aeronáutica, instituindo as Forças Aéreas Nacionais, nome este alterado para Força Aérea Brasileira (FAB) pelo Decreto-lei 3302 de maio de 1941, possibilitando o desenvolvimento da aviação militar e civil no Brasil (FORJAZ, 2005). Um dos frutos da Campanha Nacional de Aviação foi a fundação de aeroclubes e pequenos campos de pousos em diversas cidades brasileiras, como exemplo em Paraguaçu.

Era prefeito do município, à época, o senhor Cristiano Otoni do Prado. Segundo as fontes, este político soube administrar tão bem a cidade que logrou elevá-la ao grau da prosperidade. Durante sua gestão, de 1939 a 1947, também conseguiu, junto com o apoio da população, construir a Praça da Matriz, iniciar o calçamento das ruas, a implantação da rede de água e esgoto, a escola de pilotagem, o hotel e o cinema. Foi um dos responsáveis pela fundação do aeroclube de Paraguaçu (ATAS, 1941, p.1).

No ato da fundação deste aeroclube, em 1941, foi informado pelo prefeito Cristiano Otoni que seria doado ao recém fundado aeroclube um avião de treinamento, pelo Oswaldo Costa, em nome da Companhia Sul Mineira de Eletricidade.

Este gesto foi encarado com satisfação pelos presentes que entenderam que esta empresa dedicava aos paraguaçuenses amizade e alto apreço, além de demonstrar seu interesse pelo desenvolvimento da aviação no Brasil. Com a possível doação de um avião urgia a construção de um campo de pouso naquela cidade. Tal empreendimento também ficou a cargo do “ilustre Oswaldo Costa”, detentor do “espírito nobre, altruístico e patriótico”, que mandou edificar, com recursos próprios, uma pista de pouso (ATAS, 1941, p.1).

Em poucos anos o aeroclube cidadão já se destacava em cenário nacional. No limiar da década de 1950 dados estatísticos obtidos pela Diretoria de Aeronáutica Civil, do Ministério da Aeronáutica, constatam uma boa posição deste aeroclube em relação aos demais do país.

Quanto à edificação de um aeroporto na cidade, comentam que Oswaldo Costa sempre esteve interessado em colaborar com o desenvolvimento cidadão, participando diretamente em diversas atividades, gerando desenvolvimento econômico e social. Entre seus grandes empreendimentos estão a Companhia Sul Mineira de Eletricidade, uma das mais poderosas do Brasil; a Paraguaçu Têxtil; o Cine Íris; o Paraguaçu Hotel e a



Cristiano Otoni do Prado, [s.d].
IMAGEM: PRADO, 2008.

³³ www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?page=missao. Acesso em 02/10/2010.





construção do Campo de Aviação, (ACADEMIA, 2002, p.123).

Oswaldo Costa, o benfeitor de Paraguaçu, comprou o terreno e mandou construir um campo de emergência e em agosto de 1941 foi inaugurada a pista provisória (PRADO, 29 de ago., 1987). Em 1942 este campo de pouso já detinha uma grande pista (AUTOR desconhecido. 26 jul., 1942, p.1).

No limiar de 1949 a possibilidade de viagens aéreas se tornou uma realidade. A empresa Transcontinental inaugurou uma linha aérea entre Rio de Janeiro-Paraguaçu e Araxá. Logo entre São Paulo-Paraguaçu-Belo Horizonte (PRADO, 29 de ago., 1987). Este acontecimento aumentou as possibilidades de turismo na cidade, gerando rendas locais e facilitou o acesso de muitos paraguaçuenses e habitantes vizinhos às outras cidades brasileiras. Segundo Cristiano Prado, *"Todas as cidades da região prestigiaram as nossas linhas aéreas"* (A Voz. Paraguaçu, 25 de dez., 1993). Vários aviões passaram a fazer pousos no promissor aeroporto da cidade dos aviões.

No ano de 1942 o aeroporto recebeu seu primeiro avião. Esta máquina era um PP-TRO - Piper Cub Trainer -, fabricado pela empresa estadunidense Air Craft Piper Corporation, estabelecida no estado da Pensylvania. Era um monomotor com 65 cavalos de potência e capacidade para duas pessoas.



Avião PP-TRO e Marcelo Alvarenga, 1943.
IMAGEM: PRADO, 2008e. (CD-ROM)

Com o aumento de alunos no curso de pilotagem, o aeroclube cidadão logrou obter mais doações de aviões (AUTOR desconhecido. *Matinada*, abr., 1997, p.6) como o Paulistinha Marcos de Souza Dias de prefixo RKF, o Paulistinha Gabriel Monteiro da Silva, o José Camilo da Costa, o Aeronca Pedro Leite, entre outros. O avião de treinamento primário José Camilo da Costa foi também oferecido por Oswaldo Costa, em nome da Companhia Sul Mineira de Eletricidade. Era uma aeronave Piper Cub, também de procedência e produção da estadunidense Piper Aircraft Corporation, e detinha um motor Continental de 50 HP, 4 cilindros e dupla ignição. (AUTOR desconhecido. 22 de fev., 1942, p.2).

O avião Aeronca Pedro Leite, de prefixo PP-TYT, outro aparelho de treinamento primário, foi ofertado pelo industrial e capitalista Sebastião Mendes de Brito, amigo de Oswaldo Costa. Esta máquina foi batizada no hangar da Ponta do Calabouço, Rio de Janeiro, em 19 de agosto de 1943 (PRADO, 24 de dez., 2000). Uma multidão acompanhou a chegada da aeronave no aeroporto de Paraguaçu. Dizem que o PP-TYT estava pintado nas cores verde escuro e cinza claro, e sua fuselagem detinha o emblema da FEB (Força Expedicionária Brasileira) que representava uma cobra de cartola, fumando um charuto (PRADO, 24 de dez., 2000).

O Paulistinha Gabriel Monteiro da Silva, mais um aeroplano de treinamento primário, foi doação da Campanha Nacional de Aviação ao Aeroclube cidadão. A nomeação daquela máquina foi uma homenagem *post-mortem*, ao mineiro que faleceu, em 1946, em um desastre de carro ocorrido na estrada Rio-Petrópolis. Ele foi advogado, jornalista, sportsman entusiasta e político. Gabriel da Silva exercia as funções de Chefe da Casa Civil da Presidência da República quando morreu no acidente. A aeronave foi batizada no Rio de Janeiro, em 28 de março de 1947 (AUTOR desconhecido, 30 de mar., 1947, p.1).

De acordo com a oralidade, o movimento aviatório de Paraguaçu teve grande repercussão, atravessando as fronteiras municipais. Comentam que todo este empreendimento na cidade chegou a ser mencionado em Assembléia Cívica na capital de Minas, presidida pelo Ministro da Aviação da época, Salgado Filho. Na ocasião, o ministro referiu-se à figura empreendedora de Oswaldo Costa, salientando seu patriotismo e singular personalidade (AUTOR desconhecido, 6 de out., 1974, p.3).

A cidade tornou-se um grande atrativo para páraquedistas e turistas devido às exibições aéreas e festividades. Personalidades estrangeiras passaram pelo município devido ao movimento aviatório. Em março de 1945 esta cidade sulmineira recebeu a honrada visita do Commander C. S. Williams, da U.S.A. Navy. Este ilustre visitante pilotou o avião Grumman, anfíbio, da Missão Naval estadunidense, considerado





extremamente possante (AUTOR desconhecido, 11 de mar., 1945, p.4). Os aviões proporcionaram grande entretenimento a Paraguaçu. Muitas pessoas iam até o aeroporto para conhecê-los, vê-los, posar perto deles para registrar fotograficamente cada momento histórico.



Avião sendo abastecido e as pessoas posando para a foto, 1943.
IMAGEM: PRADO, 2008e (CD-ROM).



Garotas posando no Avião PP-TRO para a foto, 1942.
IMAGEM: PRADO, 2008e (CD-ROM).

Os impactos da aviação seguiram as décadas seguintes. Paraguaçu, considerada a cidade do interior de Minas pioneira em aviação civil, sediou, no final da década de 1980, a empresa paulista Morphus, uma fábrica de aviões ultraleves. Esta notícia foi registrada em diversos jornais e periódicos como a Revista Bandeirantes. Certamente, este fato também atraiu mais investimentos ao município, gerando empregos e receitas (AUTOR desconhecido, 14 de mar., 1942, p.6). A aviação, os aviões e tudo o que se dizia respeito a esta temática ficou realmente no imaginário e vida dos munícipes, e virou Samba Enredo da "Escola de Samba Leva Tapas" para o Carnaval de 1981 (AUTOR desconhecido, jul., 1997, p.6).

De acordo com o jornal regional, o Matinada, em artigo de abril de 1997, "A aviação é um dos trunfos para colocar nossa cidade novamente no 'top de marketing' regional" (AUTOR desconhecido, abr., 1997, p.6). Mas não só de bons momentos, provenientes da aviação, viveu a cidade. O desastre aéreo ocorrido em 11 de julho de 1945 na Serra da Mantiqueira com o avião "paulistinha", matando três pessoas, marcou uma triste história da aviação em Paraguaçu (PRADO, Guilherme. A VOZ. Serra da Mantiqueira. Paraguaçu, 30 de ago., 2001. CD Rom. 2ª edição. 2008.). Comentam ainda que houve outro acidente aéreo, no qual morreram dois valorosos alunos do aeroclube, Marcello Alvarenga e Eudes Pólito (AUTOR desconhecido, 6 de out., 1974, p.3).

Todo este passado de honras, pompas e glórias, registrado nas linhas antecedentes, motivou a criação de um monumento, de um símbolo que traduzisse os investimentos e desenvolvimento na e da área da aviação daquela cidade sulmineira. Desta forma, foi implantado às margens da rodovia BR 491, dentro dos limites geográficos de Paraguaçu, no limiar da década de 1970, o avião NAT-6 Texa, construído durante a segunda guerra mundial.

O avião foi doado pelo' Ministério da Aeronáutica ao município de Paraguaçu por 'Ato de doação de célula', em 1972, no governo do Prefeito Orlando Proença, com a interveniência do Tenente Carlos Prado Campos que, como Oficial da FAB e participante da II Guerra, pode justificar o pedido de doação do aparelho para servir de monumento à Aviação em Paraguaçu (Autor Desconhecido. A Voz, 16 de mar. de 1998, p. 1).

As justificativas para a doação basearam-se em duas situações. A primeira foi o fato de esta cidade ter sido o berço da primeira aviadora do Brasil, Floripes Prado, contemporânea de Anésia Pinheiro Machado. A segunda situação foi que o município foi um dos poucos a formar pilotos civis durante a segunda grande guerra mundial, possuindo um dos primeiros aeroclubes do Sul de Minas no início dos anos de 1940.

De acordo com as fontes, este monumento, que é a Célula 1261, foi montado em Paraguaçu e ficou resguardado até a data de sua inauguração, em 30 de agosto de 1974, durante as comemorações do 63º aniversário da cidade, na gestão do prefeito João Eustáquio de Andrade³⁴. Sua cor era padrão, branca, com asas vermelhas e detalhes verdes. Esta autoridade administrativa pronunciou, neste grande dia, ao povo e demais autoridades, o seguinte:

³⁴ www.paraguacu.mg.gov.br/web/principal.php?go=49. Acesso em 30/09/2010.





Como prefeito da cidade, tenho a honra de lhes dirigir a palavra, a fim de explanar o motivo desta solenidade, ao inaugurar o Avião Monumento, em Paraguaçu. Nossa modesta cidade tem sido pioneira em várias iniciativas, sendo uma delas, a fundação de um aero-clube (AUTOR desconhecido. A VOZ. 6 de out., 1974.)

Cerimônia de instalação do NAT-6 em 1974.

IMAGEM: PRADO, 2008. (CD-ROM)

Segundo os paraguaçuenses, o avião monumento vem registrar a história de um povo patriota, bairrista, unido a um ideal em prol da cidade. Como forma de homenagem, na base deste símbolo, foram registrados os nomes dos comandantes e brevetados do Aeroclub. Entre os homenageados estão o tenente Carlos Prado Campos- FAB, o sargento José Teodoro, os Comandantes Vivalde Leite Andrade e Geraldo Salim Nasser e os pilotos Aécio Leite Conde, Aloísio Alvarenga, Agnaldo Salles, Armando Sólvia, Carlos Lisboa Prado, Esdras Olyntho do Prado, Euclides Souza, Yelo Prado dentre tantos outros (AUTOR desconhecido, 6 de out., 1974, p.3. CD Rom. 2ª edição. 2008). Diante de tudo o que o monumento representa para os paraguaçuenses, ele foi eleito, em plebiscito ocorrido no final da década de 1990, o símbolo oficial da cidade (GONÇALVES, out., 1998, p.1).



Avião Monumento de Paraguaçu.

IMAGENS: PRADO, 2008. (CD-ROM)



Avião Monumento de Paraguaçu e os mecânico, 1998

IMAGENS: PRADO, 2008. (CD-ROM)

O avião monumento, desde sua inauguração, não passou por manutenção, sofrendo as ações do tempo que passaram a danificá-lo. A máquina símbolo estava em processo de corrosão, sendo descaracterizado e por isso necessitou passar urgentemente por intervenções. Desta forma, no final da década de 1990, a Prefeita Nanci Silva Alvarenga solicitou o apoio do Museu Aeroespacial no Rio de Janeiro e foi atendida.

O avião foi desmontado e transportado, em maio de 1998, para o Museu Aeroespacial no Rio de Janeiro para ser restaurado. Comentam que uma equipe de cinco pessoas, chefiada pelo sub-oficial da Aeronáutica, Sildemar Luiz Coelho, chegou à cidade para supervisionar o desmonte do aparelho da Segunda Guerra Mundial (AUTOR desconhecido, 16 de mai., 1998, E.E PEDRO LEITE, 01 jan., 2000, p16).

Em outubro de 1998, o avião monumento já estava de volta a Paraguaçu, agora completamente restaurado. Ele foi recolocado no pedestal do trevo de entrada da cidade, sítio este que ficou conhecido como "trevo do avião". Especialistas da aeronáutica chegaram ao município para auxiliarem na montagem das asas e instalação do avião em seu pedestal. E não somente este símbolo da cidade foi reformado, o próprio trevo do avião passou por intervenções que embelezaram o entorno e realçarem ainda mais o avião. Ganhou jardins, iluminação para destacar aquele símbolo citadino e grades de proteção ao monumento (GONÇALVES, out., 1998, p.1). Em julho de 1999, no feriado de Corpus Christi, aconteceu a comemoração por ocasião da instalação do "Avião Monumento" e a inauguração da iluminação e ajardinamento principal trevo de acesso a Paraguaçu. Seu retorno foi celebrado por toda a população e autoridades locais (AUTOR desconhecido, 5 de jun., 1999). Desde então, o avião monumento, encontra-se conservado em seu pedestal.





12. Análise de entorno:

O monumento localiza-se próximo ao trevo da BR-491, importante rodovia federal que liga Paraguaçu a cidades como Varginha e Belo Horizonte. A rodovia tem um intenso tráfego de veículos leves e pesados, sendo uma via asfaltada de mão dupla, composta por quatro pistas, duas em cada mão, separadas por canteiros nas proximidades do trevo, mais acostamento em ambos os lados. Há placas indicando a entrada de Paraguaçu e o sentido de direção para a cidade vizinha de Elói Mendes. O trevo é bastante utilizado como ponto de parada para ônibus intermunicipais e interestaduais.

O uso residencial predomina na Avenida Doutor Domingos Conde e na Rua Padre Silvain Tardif, principais vias que levam ao trevo. As edificações são térreas e alinhadas a rua; afastamentos laterais e acesso frontal são comuns; os terrenos, planos e profundos. O principal comércio próximo ao trevo é o restaurante localizado ao lado do monumento do Avião, símbolo de Paraguaçu eleito pelos moradores em 1998. Na via local ao lado do monumento, a pavimentação é em bloquete.

A arborização merece destaque nesta área devido à grande quantidade de árvores de médio a grande porte nos canteiros e margeando a rodovia. Os jardins se realçam pelo paisagismo e pela variedade de espécie de pequeno porte presentes ali. Ladeando o avião, uma árvore frondosa proporciona amplo sombreamento aos visitantes. A região é provida de infra-estrutura urbana básica, com iluminação pública na rodovia e nas vias do trevo.

13. Descrição:

O Avião está situado ao centro de um terreno plano, de formato hexagonal, forrado com vegetação de gramíneas e no mesmo nível da rodovia BR 491. Delimita-se por uma mureta de 20 centímetros de altura de alvenaria pintada em branco e, sobre ela, grades metálicas de 1,50 metros, totalizando um fechamento de 1,70 metros de altura. É acessado por um portão de duas folhas em gradil metálico, que leva a um caminho com piso de pedra direcionado ao bem. Ladeando esse caminho, há duas placas, uma em homenagem aos aviadores pioneiros e a outra registrando a restauração do monumento em 1999. Quatro holofotes, locados no piso próximo às extremidades do terreno, fazem a iluminação do Avião.

O monumento é uma estrutura de 5,74 metros de altura, composta por uma base em concreto e pelo corpo do avião. Construído em estrutura metálica leve - alumínio, o avião comporta dois tripulantes. A base que o sustenta tem cerca de 3,40 metros, formato curvilíneo e revestimento de concreto. As asas, com quase doze metros de comprimento no total, ocupam quase todo o comprimento do terreno; tem pintura na cor laranja com as seguintes inscrições: *FAB*, na asa direita em cor preta, e o Brasão de Armas nas extremidades das duas asas. Com 8,84 metros de comprimento e 80 centímetros de largura, o corpo do avião, ou fuselagem, é cinza claro com a inscrição *1261* na cor preta. O motor está localizado na parte frontal da fuselagem, pintado na cor verde e cinza, com duas hélices em cinza com os extremos pintados em amarelo. Após a fuselagem, encontram-se três caudas: os elevadores e a empenagem, que se configuram respectivamente como caudas horizontais e vertical da aeronave. Os elevadores têm o mesmo revestimento das asas. A empenagem é pintada nas cores cinza, verde e amarelo. Na porção onde há revestimento em cinza, vêem-se as inscrições *T-60* e *1261* pintadas na parte superior, dos dois lados da cauda, em tamanho bem menor que as demais inscrições.

14. Intervenções:

Após sofrer com intempéries e descaracterizações, em maio de 1998, o Avião foi desmontado pelo sub-oficial o Sr. Sildemar Luiz Coelho, e transportado para o Rio de Janeiro, passando por restauração nas oficinas da Aeronáutica. Em outubro deste mesmo ano já estava de volta ao seu lugar, e já no feriado de Corpus Christi de 1999, o trevo, onde se localiza, foi palco de reformulação. Construiu-se um novo pedestal, juntamente com a reformulação da iluminação local, ajardinamento do trevo e colocação de gradil para proteção ao monumento.

15. Estado de conservação:





Bom.

16. Análise do estado de conservação:

O Avião apresenta-se bem conservado, sendo que os problemas encontrados se resumem a indícios de umidade na base e pintura desgastada, principalmente nas asas e nas caudas. Vale apontar, que na porção frontal da fuselagem, junto ao motor e às hélices são verificados constantemente insetos. O gradil metálico que cerca o terreno tem ferrugem em alguns pontos.

17. Fatores de degradação:

A estrutura vem sendo degradada por fatores como intempéries e falta de manutenção constante.

18. Medidas de conservação:

O bem deve ser submetido à manutenção e vistoria permanentes de maneira a impedir o surgimento ou agravamento de problemas que possam afetar a integridade deste:

- Não substituir qualquer elemento de composição e/ou estrutural sem antes a avaliação de um técnico especializado;
- Providenciar tratamento, limpeza e impermeabilização de elementos com apodrecimento ou presença de mofo e ferrugem;
- Podas e limpezas regulares das áreas ajardinadas;
- Realizar manutenção periódica do monumento;
- Aplicação de inseticida para contenção de insetos.

19. Referências e fontes:

BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS:

- ACADEMIA PARAGUAÇUENSE DE LETRAS. *Logradouros Públicos de Paraguaçu*. Paraguaçu/MG, 2002.
- ATAS. *Ata da Fundação*. Paraguaçu, 21 dez. 1941, p.1, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- AUTOR desconhecido. 50 anos atrás. *Matinada*. Paraguaçu, jul., 1997, p.6, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Avião Monumento. *A Voz*, 16 de mai., 1998, p. 1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Batismo Conde Modesto Leal. *Paraguassu*. Paraguaçu, 20 de set., 1942, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Batismo mais um avião. *Paraguassu*, 30 de mar., 1947, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Construção. *Paraguassu*. Paraguaçu, 22 de fev., 1942, p.4. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Construção. *Paraguassu*. Paraguaçu, 08 out., 1942, p.1, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Em nosso aeroporto. *Paraguassu*. Paraguaçu, 27 de jul., 1947, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. *Festa Aviatória*. Paraguaçu, 08 de fev, 1948, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Fumaça em Paraguaçu. *Paraguassu*, 01 de out., 1961, p.4, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Grumman americano. *Paraguassu*. Paraguaçu, 11 de mar., 1945, p.4. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. História da Aviação. *Matinada*. Paraguaçu, abr., 1997, p.6, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Incremento da Aviação Civil. *Paraguassu*. Paraguaçu, 22 de fev., 1942, p.2. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Monumento inauguração. *A Voz*. Paraguaçu, 6 de out., 1974, p.3. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Monumento restaurado. *A Voz*. Paraguaçu, 16 de mai., 1998. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Monumento recuperado. *A Voz*. Paraguaçu, 5 de jun., 1999. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. *Paraguassu*. Entregue. Paraguaçu, 24 out., 1942, p.1, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Paraguassu recebeu outro avião. *Paraguassu*. Paraguaçu, 17 de jul., 1945, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Pedro Leite PP-TYT. *Paraguassu*. Paraguaçu, 5 de mai., 1943, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. *Pouso Alegre Festa Aviatória*. Paraguaçu, 11 de jul., 1943, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Ótima Classificação. *Paraguassu*. Paraguaçu, 4 de fev., 1951, p.3, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Recebe avião. *Paraguassu*. Paraguaçu, 31 de mai., 1942, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Registro Autorizado. *Paraguassu*. Paraguaçu, 26 jul., 1942, p.1. CD Rom. 2ª edição.
- _____. Rua José Camilo da Costa. *Logradouro*. Paraguaçu, 30 de ago., 2000, p.83, CD Rom. 2ª edição. 2008.





- CIDADÃO, Prefeitura recupera. Paraguaçu, 10 de mar., 2001, p.8, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- E.E PEDRO LEITE. DOC3. *Monumento Histórico*. Paraguaçu, 01 jan., 2000, p16. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- GONÇALVES, José Vitor. Monumento está de volta. *Matinada*. Paraguaçu. out., 1998, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- PRADO, Cristiano Otoni do. História da construção do aeroporto. *A Voz*. Paraguaçu, 25 de dez., 1993. CD Rom. 2ª edição. 2008b.
- _____. História dos aviões. *A Voz*. Paraguaçu, 29 de ago., 1987, CD Rom. 2ª edição. 2008a.
- PRADO, Guilherme. *A Voz*. Batismo do Pedro Leite. Paraguaçu, 24 de dez., 2000. CD Rom. 2ª edição. 2008c.
- _____. Serra da Mantiqueira. *A Voz*. Paraguaçu, 30 de ago., 2001. CD Rom. 2ª edição. 2008d.
- _____. *Paraguaçu - Sua história, sua gente*. Paraguaçu. CD Rom. 2ª edição. 2008e.
- PRADO, Oscar Ferreira. *Aviadores Nossa Contribuição*. Paraguaçu, 31 de mai., 1942, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008f.
- _____. Histórias. *A Voz*. Paraguaçu, 07 de mai., 1983, p.7, CD Rom. 2ª edição. 2008.

ELETRÔNICAS:

- FORJAZ, Maria Cecília Spina. As origens da Embraer. *Tempo Soc.* [online]. 2005, vol.17, n.1, pp. 281-298. ISSN 0103-2070. doi: 10.1590/S0103-20702005000100012. In:
www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20702005000100012. Acesso em set/2010.
- www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?page=missao. Acesso em out/2010.
- www.objetiva1.com.br/index.php?secao=seculo. Acesso em out/2010.
- www.paraguacu.mg.gov.br. Acesso em set/2010.
- www.pt.wikipedia.org/wiki/Campanha_nacional_da_avia%C3%A7%C3%A3o. Acesso em out/2010.
- www.pt.wikipedia.org/wiki/For%C3%A7a_A%C3%A9rea_Brasileira#Hist.C3.B3ria. Acesso em out/2010.
- www.ricardosleite.wordpress.com/page/2/. Acesso em out/2010.

ORAIS:

- Thompson Leite Rodrigues. Entrevista, out/2010.

20. Informações complementares:

21. Ficha técnica:

Levantamento (fev/2010): Thiago Fontes Pereira (estagiário de arquitetura) / Carolina Belculfine (Arquiteta Urbanista) / Deyse Marinho de Abreu (Historiadora) / Patrícia Alves da Silva (Secretária de Educação e Cultura) / Itamar R. Araújo (Técnico em Contabilidade).

Elaboração (mar a set/2010): Thiago Fontes Pereira (estagiário de arquitetura) / Carolina Belculfine (Arquiteta Urbanista) / Deyse Marinho de Abreu (Historiadora) / Alexandre Borim (Arquiteto Urbanista).

Revisão (dez/2010): Memória Arquitetura.





11. REFERÊNCIAS

BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS:

- ACADEMIA PARAGUAÇUENSE DE LETRAS. 1911-2001: Paraguaçu, 90 anos. Paraguaçu/MG: 2001.
- _____. *A Educação em Paraguaçu*. Paraguaçu/MG: 2004.
- _____. *Logradouros Públicos de Paraguaçu*. Paraguaçu/MG: 2002.
- ARAÚJO, Itamar Rodrigues. *Breve Histórico do Município de Paraguaçu - MG*, 2002..
- ATAS. *Ata da Fundação*. Paraguaçu, 21 dez. 1941, p.1, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- AUTOR desconhecido. 50 anos atrás. *Matinada*. Paraguaçu, jul., 1997, p.6, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Avião Monumento. *A Voz*, 16 de mai., 1998, p. 1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Batismo Conde Modesto Leal. *Paraguassu*. Paraguaçu, 20 de set., 1942, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Batismo mais um avião. *Paraguassu*, 30 de mar., 1947, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Construção. *Paraguassu*. Paraguaçu, 22 de fev., 1942, p.4. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Construção. *Paraguassu*. Paraguaçu, 08 out., 1942, p.1, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Em nosso aeroporto. *Paraguassu*. Paraguaçu, 27 de jul., 1947, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. *Festa Aviatória*. Paraguaçu, 08 de fev, 1948, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Fumaça em Paraguaçu. *Paraguassu*, 01 de out., 1961, p.4, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Grumman americano. *Paraguassu*. Paraguaçu, 11 de mar., 1945, p.4. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. História da Aviação. *Matinada*. Paraguaçu, abr., 1997, p.6, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Incremento da Aviação Civil. *Paraguassu*. Paraguaçu, 22 de fev., 1942, p.2. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Monumento inauguração. *A Voz*. Paraguaçu, 6 de out., 1974, p.3. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Monumento restaurado. *A Voz*. Paraguaçu, 16 de mai., 1998. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Monumento recuperado. *A Voz*. Paraguaçu, 5 de jun., 1999. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. *Paraguassu*. Entregue. Paraguaçu, 24 out., 1942, p.1, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Paraguassu recebeu outro avião. *Paraguassu*. Paraguaçu, 17 de jul., 1945, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. Pedro Leite PP-TYT. *Paraguassu*. Paraguaçu, 5 de mai., 1943, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.





- _____. *Pouso Alegre Festa Aviatória*. Paraguaçu, 11 de jul., 1943, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. *Ótima Classificação*. *Paraguassu*. Paraguaçu, 4 de fev., 1951, p.3, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. *Recebe avião*. *Paraguassu*. Paraguaçu, 31 de mai., 1942, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- _____. *Registro Autorizado*. *Paraguassu*. Paraguaçu, 26 jul., 1942, p.1. CD Rom. 2ª edição.
- _____. *Rua José Camilo da Costa*. *Logradouro*. Paraguaçu, 30 de ago., 2000, p.83, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- CIDADÃO, Prefeitura recupera. Paraguaçu, 10 de mar., 2001, p.8, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- EMATER. Município de Paraguaçu/MG.
- ENCICLOPÉDIA dos Municípios Brasileiros, IBGE, 1959.
- E.E PEDRO LEITE. DOC3. *Monumento Histórico*. Paraguaçu, 01 jan., 2000, p.16. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- GONÇALVES, José Vitor. *Monumento está de volta*. *Matinada*. Paraguaçu. out., 1998, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008.
- MUSEU ALFERES BELIZÁRIO. Acervo particular.
- PARAGUAÇU (MG). Prefeitura Municipal.
- PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1981.
- PRADO, Cristiano Otoni do. *História da construção do aeroporto*. *A Voz*. Paraguaçu, 25 de dez., 1993. CD Rom. 2ª edição. 2008b.
- _____. *História dos aviões*. *A Voz*. Paraguaçu, 29 de ago., 1987, CD Rom. 2ª edição. 2008a.
- PRADO, Guilherme. *A Voz*. *Batismo do Pedro Leite*. Paraguaçu, 24 de dez., 2000. CD Rom. 2ª edição. 2008c.
- _____. *Serra da Mantiqueira*. *A Voz*. Paraguaçu, 30 de ago., 2001. CD Rom. 2ª edição. 2008d.
- _____. *Paraguaçu - Sua história, sua gente*. Paraguaçu. CD Rom. 2ª edição. 2008e.
- PRADO. Oscar Ferreira. *Aviadores Nossa Contribuição*. Paraguaçu, 31 de mai., 1942, p.1. CD Rom. 2ª edição. 2008f.
- _____. *Histórias*. *A Voz*. Paraguaçu, 07 de mai., 1983, p.7, CD Rom. 2ª edição. 2008.
- SENNA, Nelson. *A Terra Mineira*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1926.





ELETRÔNICAS:

FORJAZ, Maria Cecilia Spina. As origens da Embraer. *Tempo Soc.* [online]. 2005, vol.17, n.1, pp. 281-298. ISSN 0103-2070. doi: 10.1590/S0103-20702005000100012. In:

www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20702005000100012. Acesso em set/2010.

www.alago.alfnas.net. Acesso em mar/2005.

www.almg.gov.br. Acesso em mar/2005.

www.ibge.gov.br. Acesso em mar/2005.

www.idealclube.com.br/pag1_frame.htm. Acesso em mar/2005.

www.fab.mil.br/portal/capa/index.php?page=missao. Acesso em out/2010.

www.museutec.org.br/resgatememoria2002/old/enciclop/cap002/031.html. Acesso em set/2010.

www.objetiva1.com.br. Acesso em mar/2005.

www.oiaqui.com.br. Acesso em mar/2005.

www.paraguacu.mg.gov.br. Acesso em set/2010.

www.paraguassuturismo.hpg.ig.com.br. Acesso em mar/2005.

www.paraguatur.hpg.ig.com.br. Acesso em mar/2005.

www.pt.wikipedia.org/wiki/Campanha_nacional_da_avia%C3%A7%C3%A3o. Acesso em out/2010.

www.pt.wikipedia.org/wiki/For%C3%A7a_A%C3%A9rea_Brasileira#Hist.C3.B3ria. Acesso em out/2010.

www.ricardosleite.wordpress.com/page/2/. Acesso em out/2010.

ORAIS:

Nanci Silva Alvarenga. Entrevista, nov/2010.

Thompson Leite Rodrigues. Entrevista, out/2010.





12. FICHA TÉCNICA



MEMÓRIA ARQUITETURA LTDA

Rua Grão Pará, 85/1301 | Santa Efigênia | Belo Horizonte/MG | CEP: 30.150-340 | Tel.: (31) 3241.5594
e-mail: memoria@memoriaarquitetura.com.br | web site: www.memoriaarquitetura.com.br

Sócios-diretores (Arquitetos Urbanistas)

Alexandre Borim Codo Dias
Joseana Costa Pereira
Patrícia Soares Pereira
Viviane Corrado de Andrade

Estagiários (Arquitetura e Urbanismo)

Lara Secchin
Luís Felipe Brito
Manoela Bergamini
Thiago Fontes Pereira

Coordenadores

Carolina Belculfine (Arquiteta Urbanista)
Rafael de Araújo Teixeira (Turismólogo)

Estagiários (História)

Kelly Rabello
Maria Cecília Carvalho
Vandilza Castro

Auxiliar administrativa

Maria Edna Coelho Moreira

Estagiários (Conservação e Restauração de Bens Móveis)

Marina Furtado
Nathália Serrano

Colaboradores

Deyse Marinho de Abreu (Historiadora)



PREFEITURA MUNICIPAL DE PARAGUAÇU

Prefeito: Gantus Nasser.

Setor Responsável: Secretaria de Educação e Cultura.

Responsável: Patrícia Alves da Silva.

Rua Dr. João Pinheiro 220 | Centro | Paraguaçu/MG | CEP: 37120-000 | Tel: (35) 3267 - 1155

e-mail: semecparaguacu@yahoo.com.br

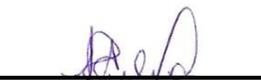
EXECUÇÃO

Levantamento (fev/2010): Thiago Fontes Pereira (estagiário de arquitetura) / Carolina Belculfine (Arquiteta Urbanista) / Deyse Marinho de Abreu (Historiadora) / Patrícia Alves da Silva (Secretária de Educação e Cultura) / Itamar R. Araújo (Técnico em Contabilidade).

Elaboração (mar a set/2010): Thiago Fontes Pereira (estagiário de arquitetura) / Carolina Belculfine (Arquiteta Urbanista) / Deyse Marinho de Abreu (Historiadora) / Alexandre Borim (Arquiteto Urbanista).

Revisão (dez/2010): Memória Arquitetura.


Alexandre Borim Codo Dias


Patrícia Alves da Silva


Deyse Marinho de Abreu

O grupo **Memória Arquitetura** agradece a gentileza da comunicação de possíveis falhas e/ou omissões verificadas neste documento.





ANEXOS

- A. Parecer Técnico sobre o Tombamento
- B. Ata de Reunião do Conselho de Aprovação Provisória do Tombamento
- C. Parecer do Conselho sobre o Tombamento
- D. Ata de Reunião do Conselho aprovando os Perímetros de Tombamento e de Entorno
- E. Ata de Reunião do Conselho aprovando as Diretrizes de Intervenção / Preservação
- F. Notificação de Tombamento
- G. Recibo da Notificação de Tombamento
- H. Edital de Tombamento Provisório
- I. Ata de Reunião do Conselho de Aprovação Definitiva do Tombamento
- J. Decreto, Deliberação ou Homologação do Tombamento Definitivo
- K. Inscrição no Livro de Tombo
- L. Publicação do Tombamento Definitivo

