

# O Trem da HISTÓRIA

Setor de Arquivos, Pesquisas e Publicações da Fundação Cultural Calmon Barreto

Araxá, outubro de 2002 - Ano 12 - Nº 34 - R\$ 3,50



## Criança que foi esperança

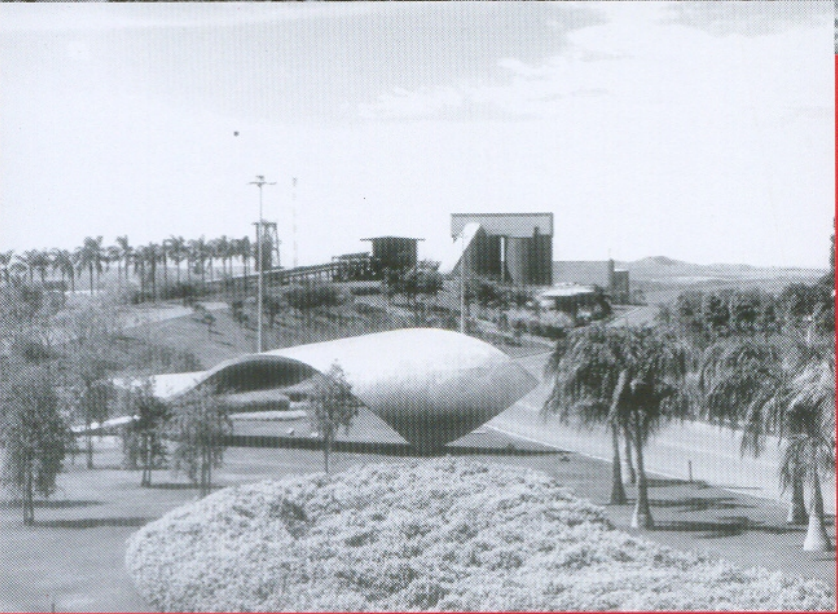
Papel Passado  
Quem foi quem





# Fundação Djalma Guimarães

## Vinte anos de parceria com Araxá.



A Fundação Djalma Guimarães está completando vinte anos de convivência com Araxá.

Criada e mantida pela CBMM para ser seu instrumento de afirmação social, a Fundação Djalma Guimarães patrocina diversos programas sociais em parceria com o poder público, entidades culturais, educacionais e de filantropia.

Seu objetivo geral consiste em contribuir para o progresso do conhecimento e para a valorização do trabalho humano.





**EDIÇÃO**

Glaura Teixeira Nogueira Lima  
 Maria Trindade C. Resende Goulart

**CONSELHO EDITORIAL**

Magaly Cunha Porfírio  
 Glaura Teixeira Nogueira Lima  
 Maria Trindade C. Resende Goulart

**JORNALISTA RESPONSÁVEL**

Wallace de Resende Torres  
 Reg.: MG-06.343 JP

**SECRETÁRIA DE REDAÇÃO**

Keyla Barbosa Machado

**REVISÃO**

Antônia Verçosa

**LAY-OUT E ARTE FINAL**

Imagem Propaganda

**CAPA**

Foto do Prefeito Antonio  
 Leonardo Lemos Oliveira,  
 criança, com sua mãe,  
 Magdalena Lemos Oliveira.

**IMPRESSÃO**

Gráfica Planeta

Prefeitura Municipal

**ARAXÁ**

Renovação, Participação e Desenvolvimento  
 2001-2004

**PREFEITO**

Antônio Leonardo Lemos Oliveira

**FUNDAÇÃO CULTURAL CALMON BARRETO****PRESIDENTE**

Magaly Cunha Porfírio

Fernanda Alves Barcelos

**Depto. Escola de Música "Maestro**

Elias Porfírio de Azevedo" — DEM

Maria Leonor Teixeira Lemos

Ruthneia Analina Pereira

**Setor de Arquivos, Pesquisas e Publicações — SAPP**

Maria Trindade C. Resende Goulart  
 Maria Virginia Rios do Amaral Valle

Maria Abadia Faria Silva  
 Keyla Barbosa Machado

**Setor de Patrimônio Cultural — SPC**

Regina Aparecida de Oliveira

Cecília Angélica Machado de Paiva

**Setor de Projetos Especiais — SPE**

Silvana Aparecida Alves Borges Batista

**Setor de Artesanato e**

Cursos Livres — SACL

Terezinha Oliveira Lemos

**Setor de Eventos — SE**

Henrique Natal Vieira

Adolfo José do Nascimento

Leane Maria de Figueiredo Castro

**Setor Administrativo-Financeiro — SAF**

Elaine Aparecida Oliveira Farnesi de Araújo

Aparecida Marluca de Melo e Costa



Fundação Cultural  
 Calmon Barreto

Praça Arthur Bernardes, 10 – Araxá/MG – 38.183-218  
 Fones: (34) 3691-7091 – 3691-7092 – 3691-7093  
 Fax: (34) 3662-1262 – E-mail: [fcbb@terra.com.br](mailto:fcbb@terra.com.br)

As informações contidas nesta revista podem ser reproduzidas desde que citada a fonte.

<i>Estação Memória</i> - Nas Asas da Paixão e da Emoção	— — — 02
<i>Memória Fotográfica</i> - Criança que foi esperança	— — — — 11
<i>Historiando Hoje</i>	— — — — — 17
<i>Quem foi Quem - Romeu Zema</i>	— — — — — 18
<i>Papel Passado</i>	— — — — — 20

**EDITORIAL**

Mais uma edição de **O Trem da História** é lançada, dando prosseguimento à série que há anos vem permitindo que a população de Araxá, em especial, amantes da história, professores e alunos estejam em contato com a sua própria identidade.

Tentando impedir, sempre, que essa história seja esmaecida no tempo, buscamos revitalizar, continuamente, os nossos marcos de memória. Para isso, os temas em destaque são adaptados aos momentos atuais e têm a intenção de colaborar para um processo de ensino-aprendizagem.

Esta edição está inserida na **Semana da Criança**, afinal, a atenção e o cuidado à infância são questões que envolvem famílias, escolas, creches, empresas, poderes públicos e inúmeros profissionais, inclusive, historiadores.

Seguindo o tema **Criança** selecionamos algumas fotografias de boa qualidade técnica do Arquivo da FCCBarreto, referentes às crianças que viveram nas primeiras décadas do século XX.

A ideologia do Estado Novo, quando já se comemorava o **Dia da Criança**, tinha como meta formar os meninos que construiriam a Nação. Preservando-lhes a saúde ou moldando-os dentro da estrutura escolar, aquelas crianças tiveram uma infância representativa do momento histórico então vivido.

Outras fotografias, avulsas e igualmente pertencentes à FCCBarreto, vêm mostrar o porquê de as crianças posarem para o fotógrafo com roupas, posições e semblantes de adultos.

Além de revelarem costumes e idéias de um tempo diferente, as fotografias são verdadeiros suportes de lembranças. Através delas foi possível estudar outro tema de destaque dessa edição: a história do **Aeroclube de Araxá**, uma sociedade que reuniu autoridades e jovens interessados em aprender e praticar a pilotagem de aviões. Para isso a ausência de fontes escritas foi superada em algumas fases do aeroclube pelos depoimentos orais e pelos álbuns particulares dos aviadores. Assim é que esse trabalho mobilizou pilotos, sócios, ex-pilotos, familiares e descendentes dos precursores da nossa aviação civil. Unidos à equipe de pesquisa da FCCBarreto eles identificaram as referências históricas e preservaram essa importante fase da inserção de Araxá no mundo da aviação.

No **Quem Foi Quem** traçamos o perfil de Romeu Zema. Ao fazê-lo corrigimos uma informação publicada no livro de biografias – Lugar de Memória – vol. 2 – à página 135. Na verdade, Romeu não pilotava o avião quando ele, sua mulher Dalva e sua filha Marlene sofreram o acidente aéreo que lhe tirou a vida.

A leitura do histórico do aeroclube evidencia os motivos que levaram Araxá a batizar seu aeroporto com o nome de **Romeu Zema**. Carros, rádios e, depois, aviões foram, ao longo de sua vida breve, fontes de sustento e de inspiração cotidiana.

Para fechar a edição listamos as atividades semestrais da FCCBarreto que fazem a história de hoje, bem como as doações de documentos que agora são **Papel Passado**.

Ao longo da história de nosso "Trem" a sua estrutura gráfica passou por uma série de transformações.

No início, "O Trem da História" era impresso com apenas uma cor, a preta. Depois mudou seu "lay-out" e a publicação passou a ser impressa em duas cores: azul e preta e, posteriormente, em duas cores: marrom e preta. Com mais uma mudança estrutural, ele ficou com quatro cores. Agora, voltamos a duas cores: vermelha e preta.

A experiência com duas cores mostrou-se mais adequada a este tipo de publicação, onde o passado tem predominância e, a bem da verdade, as fotos antigas ficam muito mais valorizadas, quando inseridas no seu ambiente, ou seja, em cores únicas, sem policromia.

Logicamente buscamos desenvolver um "lay-out" moderno, condizente com a atualidade. É mais uma evolução do nosso "O Trem da História".



# NAS ASAS DE ARAXÁ

## AEROCLUBE

desde 1941



1º. Monomotor "João Teixeira Soares" (Piper Cub) pertencente ao Aeroclube de Araxá . 1943 (Acervo Dalva Santos Zema)

Do final do século XIX até meados do século XX o mundo passou por intensas transformações. Novos objetos, produtos, costumes e muitas sensações jamais vividas foram, então, incorporados ao dia-a-dia das pessoas.

Esses foram os tempos de invenções como o telégrafo, a iluminação elétrica, a fotografia, o telefone, o cinema, o rádio, a televisão, a penicilina, a escova de dente e o dentífrico, o sabão em pó, o fogão a gás, o sorvete, a aspirina, o automóvel, o transatlântico e o avião, dentre tantas outras novidades.

Diante dessas criações inéditas, as idéias de várias gerações de brasileiros tornaram-se mais cosmopolitas do que nunca. O Brasil tornava-se mais urbano, experimentando a industrialização e recebendo inúmeros imigrantes que desembarcavam nos seus portos.

### Pai da Aviação

Santos Dumont já havia voado em torno da Torre Eiffel, então o maior dos símbolos do progresso científico,

quando, em 1917, inaugurou com o seu 14 Bis a “era das máquinas voadoras”.

Se o Brasil orgulhava-se de Santos Dumont como um ícone nacional, Araxá também teve o privilégio de anfitrião do pai da aviação, na década de 1930, como um dos seus célebres freqüentadores.

Nos anos 1930 e 1940, marcados pela repressão da era Vargas, colocou-se em prática o uso das técnicas de propaganda e dos meios de comunicação.

Nada mais propício do que aliar a adaptação a um regime ditatorial com um novo estilo de vida das pessoas. Fortemente estimulados por inúmeros sons e imagens antes desconhecidos, os brasileiros viram-se diante da oportunidade de aprender a voar.

Foi assim que, há 61 anos, em 9 de agosto de 1941, o oficial José Franklin de Oliveira assinou o registro dos estatutos do Aeroclube de Araxá, um centro de formação para pilotos civis, criado para oferecer a prática e o ensino da aviação.

Um pouco antes, desde 1938,

os araxaenses já haviam se acostumado a assistir ao movimento dos aviões da Panair que aterrissavam no aeroporto do Barreiro. Este campo de pouso, construído ao fundo do conjunto Grande Hotel / Termas, atendia prioritariamente às necessidades daquela gigantesca obra.

### Araxá Diferente

É bom lembrar que Araxá percorreu um caminho peculiar rumo ao avanço dos meios de transportes. O automóvel que aqui chegara por volta de 1913 (antes mesmo da iluminação elétrica, em 1914), curiosamente, antecipou o trem de ferro. A Estação Ferroviária, datada de 1926, foi inaugurada apenas 12 anos antes de o primeiro avião descer na pista do Barreiro.

Durante a década de 40, a campanha “Dê Asas à Juventude” promovida pelo jornalista Assis Chateaubriand através do seu império de comunicação — Diários Associados — fez multiplicarem-se os aeroclubes pelo país.

### Campanha Nacional

A polêmica campanha, dedicada a formar uma geração de pilotos brasileiros, consistia na doação de aviões de treinamento feita por cidadãos endinheirados, geralmente banqueiros, comerciantes, industriais e cafeicultores. O avião doado recebia o batismo em pomposa cerimônia pública, enquanto o benemérito era agraciado com uma cobertura jornalística proporcional ao peso dos órgãos de imprensa que formavam os Diários Associados.

Ao escrever sobre a vida de Chateaubriand, o jornalista Fernando Moraes registrou que dois meses depois de lançado (março de 1941), o



movimento contabilizara 100 (cem) aviões, sendo que o centésimo deles foi batizado com o nome de *Getúlio Vargas*. E mais ainda, por volta de 1946, já era chamada de *Campanha Nacional de Aviação* e, “segundo dados divulgados (...) pelo Ministério da Aeronáutica, dos 963 aparelhos de recreio ou de treinamento existentes no Brasil, nada menos que oitocentos tinham sido doados pela campanha de Chateaubriand”.

### Aeroclube de Araxá

Perfeitamente integrado àquele momento histórico, o Aeroclube de Araxá recebeu do industrial paulista, Mário Austró, o seu primeiro avião — “Piper Cub” — um aeromotor de cor amarela, prefixo PP-TOS e batizado com o nome “Dr. João Teixeira Soares”, conforme ditavam as normas da campanha.

Segundo o depoimento do ex-piloto araxaense Carlos Rosa, *Seu Carlito*, o primeiro avião foi doado através do DAC, de onde se obtinha também combustível necessário à aviação aqui praticada.

O citado avião, que aqui teria chegado em 21 de junho de 1942, fortaleceu o processo de fundação do aeroclube local. Em junho de 1941 um grupo de jovens liderados por cidadãos expressivos na comunidade como Luiz Signorelli, Clóvis Cardoso Júnior, Dino Baroni, Dr. Manoel Hermógenes Lyra, Lourival Toscano Barreto, Romeu Zema e Dr. Waldemar Guimarães Coelho reuniu-se com a finalidade de formar uma “sociedade destinada a incrementar a navegação aérea”, que seria filiada ao Aeroclube do Brasil. Contava, ainda, com dois



Membros do Aeroclube de Araxá. Em pé, da esquerda para a direita: Augusto Sanches, Ipy Barbosa, Sebastião Rosa do Prado, Luiz Gomes, Sírio Dib, Aldemar Montandon e Dr. Walter Santos. Agachados, da esquerda para a direita: Augusto Campos Montandon, Geraldo Montandon, Alciones Amaral, Wilson Alvarenga, José Reinaldo Botelho e José Nobre. 1943/1945 (Acervo Dalva Santos Zema)

presidentes de honra: Dr. Fausto Alvim, o prefeito que há pouco deixara o cargo e aquele que já o sucedia, Dr. Álvaro Cardoso de Menezes.

Os sócios dividiam-se nas categorias de fundadores, efetivos, remidos, honorários e beneméritos. Para Carlito Rosa, o grupo inicial materializou oficialmente a conquista do Aeroclube mas, antes disso, seis jovens araxaenses haviam entrado em contato com o Departamento de Aviação Civil – DAC — solicitando um aeroclube para Araxá. Eram eles: Dr. Walter Santos, Romeu Rodrigues Valle, José Reinaldo Botelho, Augusto Campos Montandon, Augusto Eduardo Montandon e o próprio Carlos Rosa.

Inicialmente os aviadores faziam seus vôos tendo como referência o campo de pouso do Barreiro. Diante dos transtornos decorrentes da utilização daquela pista, reivindicaram ao prefeito um terreno para a sua sede. De posse da propriedade os 6 (seis) amigos construíram com as próprias mãos o Campo de Aviação do Caetitu, limpando-o a enxada e enxada, retirando pedras e pedregulhos.

O nome escolhido (que no vocabulário tupi-guarani quer dizer “porco do mato”) estava plenamente identificado com a tradição, isto é, com nossas raízes indígenas e, portanto, inserido na diretriz do governo nacionalista de Vargas.

Por outro lado, o também ex-piloto Armindo Barbosa, o *Seu Miguelinho*, afirma que o terreno onde se construiu o Campo de Aviação teria sido cedido por Mânlio, então proprietário da fazenda ali existente.

O certo é que as etapas subsequentes foram cumpridas, primeiro com a terraplenagem do campo por volta de 1947, depois com a construção do hangar original em torno de 1948.

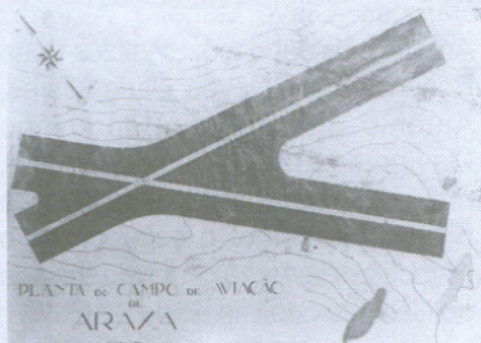
A primeira turma de alunos do Aeroclube foi composta pelos seis amigos fundadores, formados pelo instrutor especialmente contratado para a função, Luiz Gomes, paulista de Ituverava.

### Primeiros Brevês

Das anotações do memorialista Sebastião de Affonseca e Silva, consta que em 01/5/1943 receberam



Membros do Aeroclube. Assentados, da esquerda para a direita: Augusto Eduardo Montandon, Aldemar Montandon, Romeu Zema, Abel Neupmann e Gentil de Barros Cabral. Agachados, da esquerda para a direita: Jair Costa e Carlito Rosa. 1944/1950. Arquivo SAPP/FCCB-00247 (Doação Família Augusto Eduardo Montandon).



Planta do Campo de Aviação. Década de 1950. (Acervo Dalva Santos Zema)



seus *brevês* depois de prestarem exame perante a Banca Examinadora, os seguintes pilotos: Dr. Walter Santos, Carlos Rosa, Omar Afonso Teixeira, José Reinaldo Botelho e Romeu Rodrigues Valle.

Os jovens aviadores iniciavam-se no *métier* com a mesma idade, isto é, na faixa dos 20 anos. Havia exceções como os pilotos Aziz J. Chaer e Aldemar Montandon que ingressaram mais tardiamente. Até completarem 6 horas de vôo recebiam a orientação constante do Instrutor. Depois voavam sozinhos ou eram acompanhados por um colega, também piloto.

O vocabulário próprio dos aviadores circulou pelas ruas de Araxá, incorporando-se ao cotidiano da população. Chamava-se de *Manicaca* o iniciante a piloto. Por ocasião do primeiro vôo solo de cada um deles, realizava-se o trote, ou *lachê*. Após o desempenho individual nos ares, os pilotos ganhavam um banho de óleo e graxa, regado a bebidas e brincadeiras. Nesta ocasião se vestiam com as mais diversas fantasias e posavam para fotografias. Hoje essa etapa do aprendizado recebe o nome de *Lô-Lô*.

O segundo instrutor contratado pelo Aero clube foi Abel Neuppmann, paulista de Itu. Sua vinda para Araxá aconteceu depois de um convite do Dr. Walter Santos, que o procurou no

Rio de Janeiro, em nome da direção do Aero clube, para ser o nosso instrutor de pilotagem. Abel chegou à cidade em janeiro de 1944, depois de ser incentivado pela mãe, italiana, a transferir-se para a “terra de Dom José Gaspar”. Seu objetivo inicial era aqui permanecer o tempo necessário à ampliação das horas de vôo e, posteriormente, ingressar na aviação comercial. Contudo adaptou-se à vida local de tal forma que fez muitos amigos, casou-se com a araxaense Josina Pereira Marques, constituiu uma família de filhos e netos aqui nascidos e não mais deixou Araxá. O seu depoimento, como testemunha e protagonista, registra uma fase de grande significado para a cidade:

*“...O aeroclube funcionava aqui nesse campo atual do Caetitu, mas era um campo rústico (...) era pista de capim natural, normal. Mas atendia às necessidades para essa instrução primária de piloto. Quando cheguei já tinha alguns alunos brevetados pelo Aero clube de Araxá e daí pra frente eu brevetei várias turmas (...). Mas como o Aero clube estava inativo há algum tempo, mesmo os que já eram pilotos passaram muitas vezes por um período de instrução comigo para se atualizarem...”*

*“...A Campanha Nacional de Aviação entusiasmou a juventude do país inteiro. (...) Toda cidade tinha um aeroclube e com muita frequência eram subvencionados pelo governo federal, pelo Ministério da Aeronáutica. Mesmo os rapazes com menos possibilidades financeiras tinham oportunidade de fazer esse curso. E esses cursos eram como as escolas primárias para os futuros pilotos das linhas comerciais. Bom, o tempo foi passando, a Aviação Comercial desenvolveu muito no Brasil, então as próprias empresas criaram suas escolas”. (FCCB, 1996).*

No mesmo ano em que o instrutor Abel Neuppmann iniciou suas atividades, 1944, o jornal “Correio Católico” de Uberaba fez uma reportagem sobre o Aero clube de Araxá. Pela imprensa o presidente Dr. Walter Santos e o diretor Romeu Zema fizeram uma retrospectiva dos seus dois anos de trabalho. Àquela altura contavam com o único avião já doado,

o Piper Cub, e com 35 pilotos formados em 4 turmas.

### Suporte de lembranças

Esse número de pilotos brevetados aumentou consideravelmente nos anos seguintes. Os registros, por escrito, dessa 1ª fase do Aero clube de Araxá (1941-1953, aproximadamente) não foram localizados. Fundadores, pilotos e instrutores contam com a memória para listarem os companheiros de vôo, auxiliados por seus documentos pessoais e por fotografias, estas, um grande suporte de lembranças.

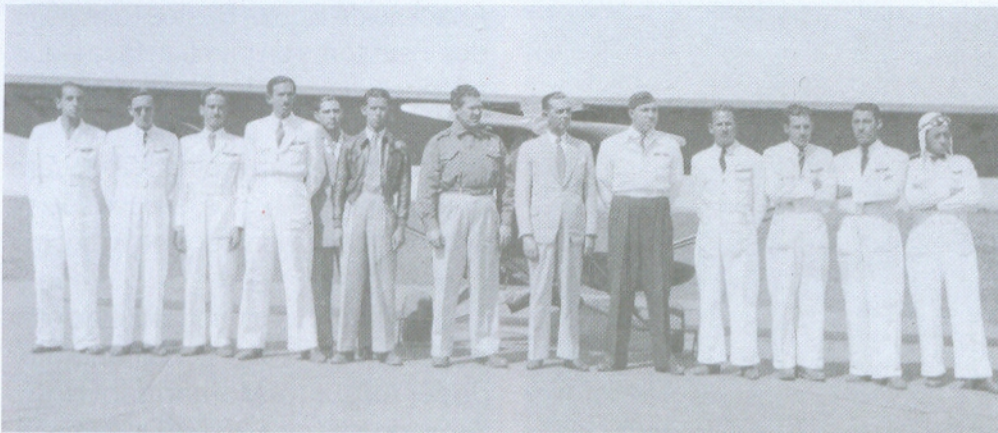
Assim foi possível relacionar nomes dos jovens dos anos 40 que aderiram ao modismo de voar, mas sem a segurança necessária de não omitir nenhum deles ou de incluí-los indevidamente. Dos depoimentos colhidos, além daqueles que formaram a primeira turma, já citada, podem ser nomeados: Gilberto Fonseca, Romeu Zema, Wilson Alvarenga, Geraldo Montandon, Tobias Ribeiro de Paiva, Augusto Campos Montandon, Aldemar Montandon, Aziz J. Chaer, Vicente de Paulo Silva, Oswaldo Rosa, Bráulio Cardoso, Ivan Mesquita, Clodion Montandon, Ivone Borges Montandon, Ipy Barbosa, José Terra, Clodyr Cardoso, Auro Afonso de Almeida, Sebastião Rosa do Prado, Cincinato de Ávila, Hely Alves Ferreira, Teofredo Pinto da Silva, Sírio Dib, José Nobre, Alberto Paiva Ferreira, Augusto Sanches, Antônio Fontes (Tonico do Beijo), Oswaldo Zema, Fausto Mesquita, Antônio Magalhães Botelho, Dr. Heitor Gentil Montandon, Dâmaso Drummond, Armindo Barbosa, Olavo Maneira, Alciones Amaral e os bancários: Vinícius Pena Bering, Nivaldo Neves, Dario Soares, Antônio Bitencourt e Martiniano Mavignier Araújo. Ainda em 1944, através da imprensa uberabense, é possível perceber o espaço que o Aero clube de Araxá ocupou dentro da política nacionalista do país:

*“...Convidado pelo sr. Augusto Eduardo Montandon, ‘Correio Católico’, na pessoa de seu re-*



Vicente de Paulo Silva e Abel Neuppmann. 1943/1945 (Acervo Dalva Santos Zema)





Membros do Aeroclube. Da esquerda para a direita: Gilberto Fonseca, Geraldo Montandon, Wilson Alvarenga, Augusto Eduardo Montandon, Carlito Rosa, membro da Comissão Examinadora, Luiz Gomes, Álvaro Cardoso (prefeito), membro da Comissão Examinadora, Tobias Ribeiro de Paiva, Augusto Campos Montandon, Augusto Sanches e Aldemar Montandon. 1943/1945. (Acervo Gilberto Fonseca).

*presentante, dirigiu-se ao Aeroporto que dista uns três quilômetros da cidade, em magnífico ponto. Consta o mesmo de três amplas pistas, estando em projeto a sua ampliação, mais ainda pelo fato de estar a Panair em entendimento com o Aero-Clube de Araxá, para a sua utilização.*

*Pela primeira vez, foi o nosso representante levado às alturas, no elegante Piper-Cub, contemplando, extasiado, a belíssima cidade que se estendia a seus pés... Pilotado o avião pelo sr. José Reinaldo Botelho, habil e firme nas evoluções e manobras, o nosso representante voltou 'em fôrma', satisfeitíssimo por ter contemplado, de um plano superior, a cidade donde se avista o sol primeiro...*

*Araxá, pelo seu desenvolvimento aviatório e pela sua grande importância e valor, necessita de mais aviões. Contando com o apêio e a boa vontade dos dirigentes da Campanha Nacional de Aviação, o Aero-Clube de Araxá espera que, num gesto de verdadeira justiça e profundo patriotismo, lhe seja fornecido mais aviões, contribuindo ainda mais, para a grandeza do Brasil.*

*Parabens a Araxá, por possuir um Aero-Clube tão bem organizado e com tão relevantes serviços prestados á aviação civil, e os agradecimentos sinceros do 'Correio Católico', pelas atenções dispensadas ao seu representante".*

Paulo Guimarães, araxaense que serviu na Itália durante a Segunda Guerra Mundial, ingressou como aluno no curso de pilotagem e obteve seu brevê em 1948, ao lado do colega

Olavo Maneira. Após essa data chegou a assumir também a presidência do clube de aviação.

Se a primeira fase do Aeroclube, segundo depoimentos diversos, estendeu-se por mais de uma década a partir de 1941, é preciso esforço para nomear não só os alunos mas também os dirigentes desse período, já que não mais existem os registros iniciais da sociedade.

Conforme uma publicação do Rotary Club de Araxá, de 1957, Dr. Mário de Castro Magalhães, rotariano e médico, também presidiu o Aeroclube de Araxá na década de 40. Durante sua gestão trabalhou para obter "consideráveis recursos para melhoramentos do seu hangar, reparos nos aviões da entidade, além da doação pelo DAC de um avião Nies".

Um álbum de fotografias, organizado nos anos 40, mostra as muitas atividades desenvolvidas pelos sócios do Aeroclube. Estas revelam o profundo envolvimento com a comunidade. Pilotos e dirigentes, por exemplo, compunham as alas dos desfiles de 7 de setembro e de 1º de maio, despertando admiração e aplausos do público. Nas festas de cunho religioso ou educacional, os aviadores tinham participação solene. Na cerimônia de casamento do piloto Hely Alves Ferreira com Tereza de Carvalho, os colegas do Aeroclube posaram perfilados à porta da igreja, dando passagem ao casal de noivos. Nos emocionantes jogos entre Najá e Ipiranga, os dois times de futebol disputavam a preferência das torcidas

locais. Nestes jogos, os pilotos sobrevoavam o *Estádio Fausto Alvim*, chegando, inclusive, a lançar a bola no meio do campo para dar início às partidas.

Outros eventos revestiam-se de todo o charme que envolvia o mundo da aviação. Como aquele, em 1953, quando um novo aparelho chegou para ser incorporado ao patrimônio do Aeroclube. Uma pomposa cerimônia, registrando o batismo do avião que recebeu o nome de Dom José Gaspar, reuniu autoridades, convidados e familiares do araxaense — Arcebispo de São Paulo — que falecera dez anos antes.



Avião do Aeroclube de Araxá, ao ser batizado com o nome de Dom José Gaspar, araxaense, Arcebispo de São Paulo. 25/10/1953. Arquivo SAPP/FCCB-00558 (Doação Família Affonseca e Silva).

No início dos anos 60 começou a ser construído o novo aeroporto inaugurado em 1969. Romeu Zema, o nome do aeroporto, (não mais um *Campo de Aviação*) é homenagem ao entusiasta da aviação e aficionado sócio-fundador do Aeroclube de Araxá, falecido em acidente aéreo.

Segundo depoimentos, "tudo o que o Aeroclube possuía como instalações, terreno, etc, foi doado ao Ministério da Aeronáutica para a construção do aeroporto (...)". Em contrapartida, a prefeitura construiria um novo hangar para o aeroclube de acordo com o projeto existente que ampliava a antiga pista de pouso e exigia a demolição do primeiro hangar.

Na verdade, o hangar demolido correspondia à sua segunda versão. O original, aquele construído pelos jovens aviadores da década de 40, havia sido inteiramente destruído por uma tempestade seguida de um vendaval.





Vista geral do Campo de Aviação onde se vê o hangar. Década de 1940. (Acervo Dalva Santos Zema).



Hangar do Aeroclube destruído durante uma tempestade. 1943/1945 (Acervo Dalva Santos Zema).

### Nova fase

De acordo com as fontes disponíveis, ao que parece, a tentativa de reativar o Aeroclube aconteceria somente na década de 1970, com cobertura da imprensa local. Houve, de fato, uma assembléia registrada em ata, "fundando o clube e refazendo os seus estatutos que reafirmavam os objetivos de praticar e ensinar a aviação civil, cumprindo missões de emergência ou de notório interesse da coletividade".

Nesse período, a partir de 1977, os destinos do aeroclube estiveram

nas mãos de José Augusto Montandon Neto, João Alonso de Oliveira, Clóvis Cardoso Júnior, Ricardo Zema, Benedito de Paula Filho, Armindo Barbosa e Eduardo Augusto dos Santos.

Não seria ainda dessa vez o reativamento definitivo do aeroclube, uma vez que o prometido hangar não havia sido construído.

A retomada aconteceria em 1992, segundo, agora sim, as anotações registradas pelo Aeroclube, quando o "ex-aluno Arnaldo de Oliveira Borges, o Nadim, aliou-se ao seu antigo instrutor, Comandante Sílvio

Anacleto de Souza Bastos (o terceiro dos instrutores da primeira fase e que sucedeu a Abel Neuppmann)" para trazer de volta o curso para pilotos. Assim, ex-aluno e instrutor reuniram "velhos companheiros, antigos sócios e jovens entusiasmados pela mesma causa".

Uma nova diretoria foi eleita em setembro de 1993 constituída por José Augusto Montandon Neto, Armindo Barbosa, Fábio Drummond, Antônio Dionísio da Silva, Antônio Lúcio Marques, Sílvio Anacleto de Souza Bastos, Nélio Neves e Arnaldo de Oliveira Borges. Outros integrantes compunham o Conselho Fiscal como Ricardo Zema, Benedito de Paula Filho, Nilo de Faria Lopes, Pedro Alves Barcelos Filho e Abel Neuppmann.

O próprio Aeroclube, em um breve histórico, registra essa fase em seus arquivos:

*"Após seis meses de trabalho intenso, com o apoio incondicional do ilustre conterrâneo Brigadeiro Ronaldo Alencar Porfírio Borges, chegava em Araxá o avião monomotor prefixo PPGQX.*

*Por não possuir ainda instalações adequadas e devido às dificuldades encontradas para que fossem ministradas aulas aos alunos inscritos, o SERAC-3 (Serviço Regional de Aviação Civil), achou por bem transferir a aeronave para o Aeroclube de Uberlândia, trazendo com isto, o desânimo e a frustração aos que se achavam engajados neste projeto".*



Momento que retrata a doação do avião pelo Brigadeiro Ronaldo Alencar Porfírio Borges. Nessa ocasião, Carlito Rosa foi homenageado como patrono da 1ª fase do Aeroclube, em cerimônia realizada no Aeroporto Romeu Zema. Acervo Carlos Rosa



Novos esforços individuais — especialmente o de “Nadim” — viabilizaram uma reunião da diretoria para estudar propostas e ouvir sugestões. Unidos no objetivo de reabrir o Aero-club, desta vez, sob a presidência de Armindo Barbosa, foram iniciados junto à Prefeitura os entendimentos necessários à construção do almejado hangar.

*“Era preciso antes de tudo, que o mesmo fosse reconhecido como sendo de Utilidade Pública. Isto se tornou viável através do apoio e da dedicação com que abraçou a causa o Sr. Luiz Di Mambro, funcionário do Departamento Jurídico da Prefeitura Municipal, que ainda conseguiu a liberação da verba destinada às obras e a preparação dos documentos necessários à homologação do Curso de Piloto Privado.”*

Ao começar 1995, os sócios decidiram em reunião que a sede do Aeroclub seria transferida para o Aeroporto Romeu Zema. Nos anos anteriores, o Clube Brasil e a ACIA serviram como ponto de referência dos membros do clube.

Contudo, nas gestões seguintes, as reuniões também aconteciam nas residências dos presidentes. Foi este o caso da reunião em que o então presidente, Armindo Barbosa, registrou, com ênfase, a construção do hangar e da sede própria pela prefeitura de Araxá.

Desde então, o Patrono e Presidente de Honra, Brigadeiro Ronaldo Alencar Porfírio Borges salientou a necessidade de divulgar o Curso de Pilotagem, colocando-se, mais uma vez, à disposição.

Para compor a diretoria no biênio 1995-1997 foram eleitos: Armindo Barbosa, Ricardo Zema, Fernando Navarro, Nilo de Faria Lopes, Antônio Lúcio Marques, Domingos Sávio Guerra Perdigão Pereira, Sílvio Anacleto de Souza Bastos, Nélio Neves, Arnaldo de Oliveira Borges. Conselho Fiscal: Luiz Flávio de Castro Madeira, Geraldo Antônio Martins Pereira e Chafi Galdino. Suplentes do Conselho

Fiscal: Abel Neuppmann, Alonso Natal Botelho, Dr. Avenor Augusto Montandon. Assessor Jurídico: Dr. Fausto Júlio de Mesquita.

Outras medidas fariam pulsar, novamente, o Aeroclub. O retorno da aeronave PPGQX, de Uberlândia para Araxá, exigiu uma série de entendimentos com o SERAC – 3 e, depois de vencidos os obstáculos, foi possível trazê-la de volta.

Em 1996 foram, então, reabertas as matrículas para a primeira turma de pilotos com 18 vagas. O Comandante Luiz Miguel Faria de Almeida foi contratado como instrutor. A aula inaugural, no mês de março, reuniu alunos, diretores, autoridades e imprensa. No dia seguinte, Orédis Pereira dos Santos participou do primeiro vôo da aeronave realizando, através da Rádio Imbiara, uma reportagem inédita sob os céus de Araxá.

A festa de inauguração do hangar foi programada para maio daquele ano, quando o Aeroclub completaria 55 anos.

Sob a administração do prefeito Jeová Moreira da Costa (1993-1996) foi possível resgatar uma dívida antiga da Prefeitura. Mais de 30 anos depois, o Aeroclub de Araxá reconquista seu hangar, construído em 100 dias com a supervisão do então secretário de obras, João Bosco Senna de Oliveira. A construção, de invejável infraestrutura, está incluída entre as melhores e mais completas,

neste gênero, dentre as existentes no interior mineiro.

Naquele momento, 1996, vivia-se a reestruturação do Aeroclub, adaptando-o aos moldes do terceiro milênio, isto é, incorporando todo e qualquer movimento que se relacionasse à aviação como aeromodelismo e pára-quedismo. Sem contar, ainda, que todos eles recebem o reconhecimento do Ministério da Aeronáutica.

Novos nome tomam a frente do Aeroclub a partir de 1997, como: Dr. Avenor Augusto Montandon (presidente), Luiz Fernando Natal, Gualter Goulart Júnior, Domingos Sávio Guerra Perdigão Pereira, Maurício de Castro Rosa, José Augusto Montandon Neto, Paulo Alberto das Neves e Alfredo Borges Afonso. No ano seguinte, os estatutos incluíram outras duas diretorias: de Segurança de Vôo e de Aeromodelismo.

Dr. Avenor Augusto Montandon concorreu à reeleição para o biênio 1999-2000 e, aprovado por unanimidade, apresentou a chapa formada por José Délio Santiago, Félix Rachid de Araújo, Abel Neuppmann, Humberto Assunção Gontijo, Paulo Giovanni Nogueira Lima, José Augusto Montandon Neto, Eduardo Henrique Cunha Porfírio e Francisco Luiz de Almeida Neto. No Conselho Fiscal: Alonso Natal Botelho, Domingos Sávio Guerra Perdigão Pereira e Maurício de Castro Rosa e os Suplentes Paulo das Neves e José Antônio Vitalino.



Membros da Diretoria do Aeroclub de Araxá. 30/04/2000 (Acervo Armindo Barbosa).



As perspectivas naquele momento, ainda 1998, traduziam-se na aquisição de uma nova aeronave que permitisse incrementar o curso de pilotagem, na criação de bolsas de estudo para alunos e na realização de treinamento de aerodelismo para competições em esferas municipal, estadual e federal.

De fato, ao final de 2000, o Aerodelismo foi aprovado pelo DAC, ao mesmo tempo em que duas chapas concorreram à direção do Aeroclube. O resultado, obtido através de votação por 32 sócios, apontou a vitória de Joel da Silveira Reis (presidente), Dr. Avenor Augusto Montandon, José Délio Santiago, Félix Rachid de Araujo, Domingos Sávio Guerra Perdigão Pereira, Maurício de Castro Rosa e Abel Neuppmann.

## Atualidade

Juridicamente, o Aeroclube de Araxá é o administrador do Aeroporto Romeu Zema. Ambos, aeroclube e aeroporto, vivem novos tempos que revelam os frutos das lutas dos idealistas da aviação, iniciados há 61 anos.

O Aeroporto, hoje, possui dois hangares: um do próprio aeroclube e o outro da CBMM. Incluindo-se a linha aérea Araxá-São Paulo (via Uberlândia), mantida pela empresa Varig-Rio-Sul, as perspectivas em relação ao transporte aéreo local parecem ser proporcionais à revitalização do turismo como meta prioritária de todos os segmentos sociais.

O Aeroclube de Araxá e o seu hangar contam com uma estrutura física composta por equipadas salas de administração, de briefing, de aulas e de reuniões, oficina básica, carro exclusivo para uso em serviço, almoxarifado, alojamento masculino e



Inauguração do Aeroporto Romeu Zema. 1969. (Acervo Ricardo Zema)

femi-nino.

Inspecionado pelo SERAC-3, órgão do DAC, o aeroclube é formado por membros da diretoria, mais 50 sócios (ativos e inativos). Estes estão liderados (biênio 2002 – 2003) pelo presidente Fausto Barreto e seus companheiros Dr. Avenor Augusto Montandon, Félix Rachid de Araujo, Humberto Assunção Gontijo, Bernardo Araújo, Hudson Fiúza, José Délio Santiago e pelo instrutor Eduardo Henrique Cunha Porfírio.

Instrutor de Vôo habilitado pelo DAC, Eduardo Porfírio é formado em Ciências da Aeronáutica. À frente do curso teórico para formação de pilotos (a fase prática aguarda aprovação do DAC), já preparou uma turma para iniciar a segunda fase do curso que, aliás, pode ser freqüentado também por mulheres.

O aeroclube oferece a oportunidade de experimentar outra modalidade: o aerodelismo, disponível nos finais de semana e feriados.

No hangar do Aeroclube de Araxá podem ser vistos um Aero-boero (PP-GAQ) e outro, Aero-boero (PP-GCI), ambos de fabricação argentina, cedidos pelo DAC. Na expectativa de concluir a fase de manutenção desses aviões, disponibilizando-os para voar, os apaixonados da aviação sonham em ver do alto — e no alto — cada vez mais, o lugar alto onde primeiro se avista o sol.



Aerodelismo. 2000. (Acervo Armindo Barbosa)

### Referências Bibliográficas:

CASTRO, Maria Beatriz Afonso de. Zema: a história de um nome. Araxá: Gráfica Santa Adélia, 1994.

LIMA, Glaucia Teixeira Nogueira. *As águas que rolaram: no poder, na urbanização e na modernização de Araxá (1890 – 1926)*. Franca: Universidade Estadual Paulista (UNESP), dissertação de mestrado, 2001.

MORAIS, Fernando. Chatô: o rei do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

SEVCENKO, Nicolau. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: *História da Vida Privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

### Fontes:

- Arquivos SAPP/FCCB
- Arquivo do Aeroclube de Araxá
- Cartório de Registro de Títulos e Documentos de Araxá
- Acervos Particulares

- Depoimentos: Abel Neuppmann, Carlos Rosa, Cecília Beatriz Porfírio Pereira Rosa, Gilberto Fonseca, Paulo Guimarães, Sírio Dib, Elmíria França, Luiz Ricardo Vieira Chaer, Ricardo Zema, Dalva Santos Zema, Armindo Barbosa (Miguelinho) e Eduardo Henrique Cunha Porfírio.

- Pesquisa: Glaucia Teixeira Nogueira Lima (coord.), Maria Trindade Coutinho Resende Goulart, Aline Maria Silva Alves, Kélen Roberta Cearense, Patrícia Silva de Souza e William Teixeira Alves.

- Texto: Glaucia Teixeira Nogueira Lima

- Agradecimentos: Sebastião Ribeiro e Humberto Assunção Gontijo.



Inauguração do hangar do Aeroclube. 1995. (Acervo Armindo Barbosa).



# NAS ASAS da Paixão e da Emoção

A “febre de voar” atingiu o país e alastrou-se entre os jovens araxaenses. Por terra, o percurso entre o centro da cidade e o Campo de Aviação movimentou a pacata Araxá dos anos 40. Pelos ares, muitas passagens marcaram os primeiros vôos. As cenas protagonizadas pelos pilotos e outros personagens são próprias de verdadeiros romances, dramas e aventuras. Não só os vôos que cele-bravam festas e cerimônias oficiais alegravam o dia-a-dia de crianças e adultos.

Em certa ocasião a Força Aérea Brasileira enviou um fiscal a Araxá para inspecionar o aeroclube. Este, exigente e atento a qualquer deslize, iniciou os trabalhos com a piloto Ivone Borges que, posteriormente, seria a mulher do também piloto Clodion Montandon. Durante o vôo, a piloto n.º 38, Ivone, mostrou seu talento fazendo acrobacias pelo ar. Quando desceram “o fiscal estava branco co-



Ivone Montandon, no dia de seu *lanchê*.  
Década de 40 (Acervo Armindo Barbosa)

Na verdade, o instrutor Abel Neuppmann procurava preparar seus alunos para as situações mais diversas possíveis. Por isso ensinava--os não só a fazer acrobacias como também a descer no Campo de Aviação Caetitu, ainda não iluminado, apenas com a claridade das noites de lua cheia

Romeu Zema, por exemplo, ao sobrevoar a região da fazenda de seu concunhado Carlos de Ávila Júnior ar-remessava sacos de balas para seus filhos e sobrinhos que ali passavam as férias escolares.

Havia também os chamados vôos de cortesia. Dentre esses foram comuns aqueles em que os pilotos eram designados para voar com crianças que sofriam de bronquite ou asma. Acreditava-se que este era um meio eficaz para livrar-se desses males.

O piloto que fosse fotografado segurando a hélice do avião certamente morreria de acidente aéreo. Muitos driblavam essa tradição popular fortemente divulgada, outros preferiam não arriscar. Algumas fotografias de pilotos posando nesta situação compõem os acervos de



Gilberto Fonseca driblando a tradição popular. 31/07/1943  
(Acervo Gilberto Fonseca)

Gilberto Fonseca, ex-piloto, conta de uma pane inesquecível que aconteceu no avião em que voava para a região de Araguari (1950). Chovia muito e ele viu-se obrigado a descer entre Uberaba e Araxá. Seu problema só seria resolvido no dia seguinte, depois de conseguir que, de uma estação ferroviária próxima, alguém telegrafasse para Araxá. Abel Neuppmann, amigo e ex-instrutor, foi socorrê-lo.

Chamado às pressas para ir à sua cidade, Ituverava, o instrutor Luiz Gomes convidou Carlito Rosa para pilotar o avião. Sobrevoando a cidade, o instrutor pressentiu a morte do seu filho de 11 anos e, do alto, avistou um grande movimento de pessoas. Sem lugar para pousar fizeram de uma plantação de algodão o campo improvisado. O proprietário da fazenda esperou apenas o término dos funerais da criança para exigir que pagassem o seu prejuízo. Após o demorado acerto, retornaram. Já era noite quando chegaram a Araxá. Sem iluminação, onde pousar? Depois de inúmeras voltas pelos arredores, alguns moradores e amigos ouviram o barulho do monomotor e dirigiram-se ao aeroclube para clarearem o campo de pouso com as luzes dos seus carros.

Em 1983 aconteceria outro episódio semelhante a esse, envolvendo um piloto e seu filho, procedentes de Uberlândia. Sem condições de pouso, com o combustível preste a terminar, contaram com a solidariedade dos araxaenses que foram ao aeroporto com seus carros a fim de iluminarem a pista e, assim, garantirem a aterrissagem. Tendo o Aeroporto Romeu Zema como palco, o acontecimento foi transformado em tema de “caso verdade” pela Rede Globo de Televisão.



Os românticos e apaixonados também viveram cenas inesquecíveis. Por volta de 1947 as normalistas do Colégio São Domingos pesquisavam sobre o Aeroclube e decidiram comemorar a "Semana da Asa". Desde então uma série de atividades pedagógicas passou a ser cumprida e conservada também nos anos seguintes. Contudo o encerramento da comemoração era o momento mais esperado pelas normalistas. Em visita ao Campo de Aviação Caetitu voavam uma a uma com os pilotos, registravam o momento com fotografias e "até faziam piqueniques no Barreiro".

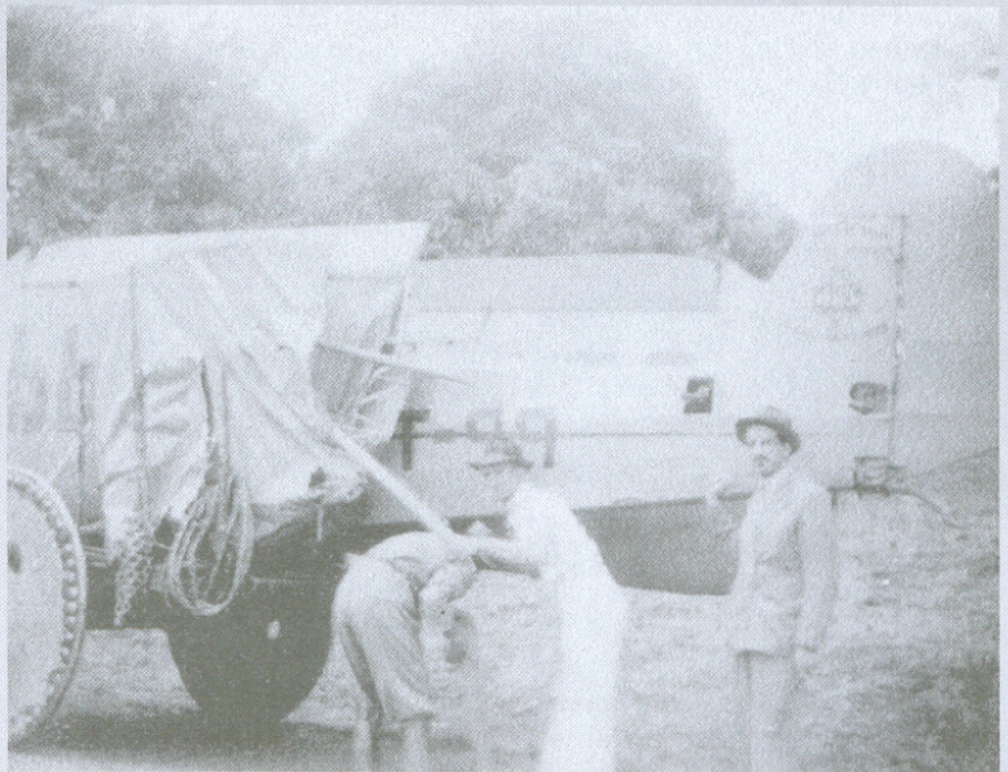


Normalistas do Colégio São Domingos comemorando a "Semana da Asa". Década de 1940 (Acervo Carlito Rosa)

O cenário foi, mais uma vez, a vasta região do oeste de Minas. Em visita ao pai, Ernesto Rosa, que morava na fazenda situada entre Patos de Minas e Paracatu, Carlito Rosa foi acompanhado por Abel Neuppmann. Os dois pilotos enfrentaram, então, as tradicionais queimadas que impediam a visibilidade. Ao sobrevoarem determinadas fazendas (os vôos eram baixos), abriam a porta do monomotor para obterem informações sobre a localização geográfica. Depois de contarem com a colaboração de vários fazendeiros encontraram um local para o avião pousar. Consta-taram, porém, que estavam atolados em um brejo. Caminharam a pé até a fazenda dos Rosa. Para retornarem a Araxá, o processo não foi menos penoso. Depois de um grande esforço para desatolar e levantar vôo, tendo um espaço mínimo como pista, conseguiram chegar ao hipódromo de Paracatu. Lá reabasteceram e,

O próprio Gilberto Fonseca protagonizou momentos de emoção tendo a pilotagem como pano de fundo. Frequentemente, dirigindo um monomotor, visitava a namorada Elmíria França (Nenê) em Araguari, onde ela residia. Quando se casaram, também naquela cidade, o noivo chegou de avião, desta vez comandado pelo piloto Abel

Certa vez o ex-piloto Romeu Rodrigues Valle sobrevoava a fazenda de sua família quando uma árvore desviou sua rota. O avião caiu provocando sérios prejuízos materiais. Uma comitiva formada por Abel Neuppmann, Romeu Zema, Augusto Eduardo Montandon e Geraldo Montandon foi àquela propriedade rural realizar o resgate. Para transportar o avião, posteriormente recuperado em São Paulo, o meio encontrado foi desmontá-lo para trazê-lo de volta a Araxá em um carro de bois. As partes de um dos grandes símbolos da modernidade transitaram pelas estradas de terra sobre uma das mais primitivas alternativas de transporte.



O símbolo da modernidade transitando sobre uma das mais primitivas alternativas de transporte. 1944 (Acervo Ricardo Zema)

Para namorar Cecília Beatriz Porfírio Pereira, Carlito Rosa utilizava-se de um recurso tanto original quanto envolvente. Sobrevoando a fazenda do futuro sogro, arremessava cartas e chocolates "Gardano". Envolvia estes objetos em fita vermelha para que se destacassem no campo, provocando suspiros na namorada e ciúmes no pai desta.

Carlito Rosa pensava em encontrar um meio mais confortável de visitar a na-morada na Fazenda Lagoa Seca. Abel Neuppmann sugeriu a construção de um campo de pouso em um ponto mais alto daquela propriedade. Isto feito, a improvisada pista teve inauguração com uma bela festa familiar. Neste dia, seu futuro cunhado, o jovem Ronaldo (hoje, o Briga-deiro Ronaldo Alencar Porfírio Borges) realizou sua primeira experiência nos ares, voando

Tal como na tela do cinema, João de Freitas, piloto em Araxá, mas natural de Franca-SP, raptou sua namorada com o avião do Aeroclube local. Depois de abandonar o monomotor na vizinha cidade paulista, seu companheiro de pilotagem, Gilberto Fonseca, foi até lá para trazê-lo de volta ao hangar.



# CRIANÇA QUE FOI ESPERANÇA

A história do século XX foi marcada, dentre tantos outros temas, pela atenção à criança e pela profissionalização dos cuidados com a infância. Quer seja no interior da própria família, quer seja na escola, na creche ou nos parques, as questões que envolvem meninos e meninas de diferentes segmentos sociais têm sido discutidas com intensidade.

Muitos historiadores, no mundo inteiro, têm se dedicado ao estudo da história da criança em tempos diversos: dos mais remotos até a atualidade.

Vivemos uma época em que são essenciais os interesses e as expectativas em relação às crianças. O relacionamento dessas com os pais ou com os adultos, em geral, acompanhou, segundo historiadores, a construção do ideal de modernidade do século XX. Foi também no século passado que o Estado assumiu, de forma crescente, a função de proteger e de cuidar das suas crianças. Tanto é que infância, assistência social e educação de filhos são temas de relevância não somente para as famílias como também para os poderes públicos.

O significativo processo de institucionalização da vida da criança ganhou a participação de novos profissionais: professores de pré-escola, de recreação, pediatras, psicólogos e funcionários públicos disponíveis ao acompanhamento da infância.

Entre a postura de “endeusar” a criança e a de buscar soluções para os problemas do menor abandonado ou, então, inserido no mercado de trabalho foi um longo caminho percorrido.

## CRIANÇA BRASILEIRA

No Brasil, durante os primeiros anos da República (desde 1889), foi adotado o modelo de criar instituições que se dedicavam a proteger mães e crianças consideradas pobres.

Durante o governo Getúlio Vargas, especificamente no Estado Novo (1937-1945), os objetivos ampliaram-se. Foi instituído o “primeiro programa estatal de proteção à maternidade, à infância e à adolescência”. O Departamento Nacional da Criança (DNCr), órgão do então Ministério de Educação e Saúde, passou a atuar junto à sociedade, envolvendo médicos, professoras, autoridades municipais e mulheres que se dispunham ao “dever social” da proteção infantil.

Todos trabalhavam nomeados pelos prefeitos, a título honorário, empenhados em educar as crianças que construiriam a Nação. Para isso era necessário não só instruir mas também formar cidadãos produtivos capazes de trabalhar em grupo e plenamente adaptados ao mundo que se transformava.

A execução e o sucesso desse programa de “integração social” tinham como base a saúde da criança e a estabilidade de sua família. Assim é que dele constaram postos de puericultura, lactários e outros (na área médica) e escolas maternas, escolas primárias, jardins de infância, parques infantis e também outros (na área educacional).

Nos anos 30 e 40, o Departamento Nacional da Criança já organizava e realizava festividades em comemoração à Semana da Criança. As atividades estendiam-se

a toda a semana quando as idéias do governo Vargas em relação à criança eram apresentadas com intensa propaganda.

Ao final do Estado Novo, o programa continuou nos anos que se seguiram, porém, com nova orientação e reduzido apenas ao trabalho de assistência de Postos de Puericultura.

## CRIANÇA DE ARAXÁ

Seguindo o tema *Criança* entre os anos 10, 20, 30 e 40 selecionamos algumas imagens do Arquivo Fotográfico da Fundação Cultural Calmon Barreto.

### Comungando com o Passado

Um grupo é formado por fotografias de Primeira Comunhão de alguns alunos do Colégio Santa



Irene de Ávila, aluna do Colégio Santa Filomena. Primeira Comunhão. Araxá, década de 1920. Foto: Octávio Fonseca. Arquivo SAPP/FCCB-00707. (Doação Rosana Pontes Prata O. Santos)



Filomena, doadas em 1991 por Rosana Pontes Prata, bisneta do diretor e neta da professora daquela escola.

O “Santa Filomena” foi fundado pelo engenheiro agrônomo e professor Hildebrando Araújo Pontes que transferiu residência para Araxá em 1924, acompanhado de sua mulher Salvina e das três filhas normalistas.

O colégio, situado à *Praça da Matriz*, hoje praça Coronel Adolpho, oferecia os antigos ensinamentos primário, fundamental e secundário, além de cursos especiais de datilografia, pintura, pirogravura, piano e bordados.

### PRIMEIRA COMUNHÃO

Esses retratos de Primeira Comunhão provam que as crianças aqui fotografadas estiveram vinculadas a um instituto educacional e, portanto, usufruíam o privilégio de criar maiores expectativas para o futuro e de exercer a cidadania.

A cerimônia da Primeira Comunhão representou um “rito de passagem” relacionado à vida religiosa, após um período de contato com os preceitos da doutrina católica, preparando-se para a prática da religião. Mais do que uma cerimônia solene e significativa para aquela criança, a Primeira Comunhão foi a



Theodora Teixeira de Resende, aluna do Colégio Santa Filomena. Primeira Comunhão. Araxá, 1925/26. Foto: Octávio Fonseca. Arquivo SAPP/FCCB-00695. (Doação Rosana Pontes Prata O. Santos)

transição de uma idade para outra.

O cenário escolhido para registrar o momento é, antes de tudo, aquele que sugere um ambiente sacro. Poderia ser na parte exterior das igrejas, nas residências, nas escolas ou nos estúdios fotográficos. Neste caso, provavelmente foi o ateliê de Octávio Fonseca com seu mobiliário, painel pintado, objetos decorativos e ornamentais e os símbolos da fé: imagens, terços e



Armando e Romeu Zema, alunos do Colégio Santa Filomena. Primeira Comunhão. Araxá, 1926. Foto: Octávio Fonseca. Arquivo SAPP/FCCB-00705. (Doação Rosana Pontes Prata O. Santos)



Aparecida Montandon, aluna do Colégio Santa Filomena. Primeira Comunhão. Araxá, 1925/26. Foto: Octávio Fonseca. Arquivo SAPP/FCCB-00709. (Doação Rosana Pontes Prata O. Santos)

bíblias.

O fato de essas imagens não serem obtidas no interior das igrejas se justifica pelas dificuldades técnicas de adaptação e locomoção do equipamento fotográfico ou, ainda, por não ser usual a “apropriação do cenário sagrado para fins privados”.

Os trajes usados pelo fotografado, os gestos e as poses assumidas demonstravam o caráter solene do culto e a intenção de eternizar uma fase da vida pessoal.



Lorival Ribeiro de Carvalho, aluno do Colégio Santa Filomena. Primeira Comunhão. Araxá, 1925. Foto: Octávio Fonseca. Arquivo SAPP/FCCB-00703. (Doação Rosana Pontes Prata O. Santos)



Domingos Santos, aluno do Colégio Santa Filomena. Primeira Comunhão. Araxá, 1926. Foto: Octávio Fonseca. Arquivo SAPP/FCCB-00706. (Doação Rosana Pontes Prata O. Santos)

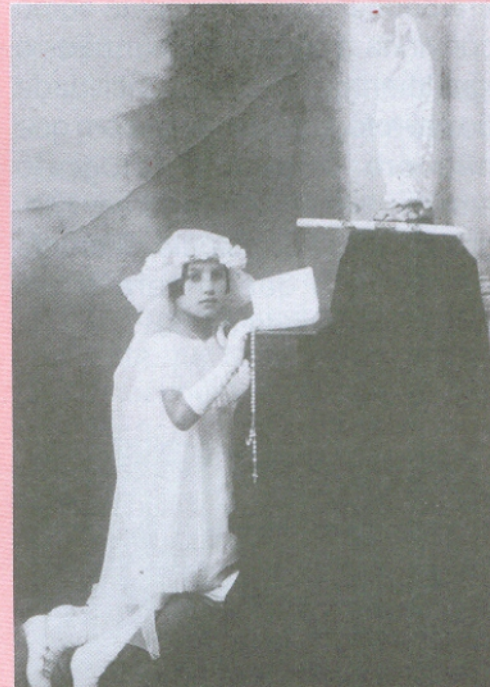




Geraldo Afonso Teixeira, aluno do Colégio Santa Filomena. Primeira Comunhão. Araxá, 1926. Foto: Octávio Fonseca. Arquivo SAPP/FCCB-00710. (Doação Rosana Pontes Prata O. Santos)



José e Eloi Teixeira Valle, alunos do Colégio Santa Filomena. Primeira Comunhão. Araxá, 1926. Foto: Octávio Fonseca. Arquivo SAPP/FCCB-00708. (Doação Rosana Pontes Prata O. Santos)



Thereza de Ávila Pires, aluna do Colégio Santa Filomena. Primeira Comunhão. Araxá, 1925/26. Foto: Octávio Fonseca. Arquivo SAPP/FCCB-00734. (Doação Rosana Pontes Prata O. Santos)

## POSANDO PARA O FUTURO

Outras fotografias, com temas variados, foram escolhidas por serem representativas dos estilos de fotografar crianças em determinada época.

As crianças eram levadas aos estúdios fotográficos onde

posavam sozinhas ou ao lado dos irmãos. Sérias, circunspectas, em posição de “escadinha” e quase imóveis (devido ao tempo necessário para realizar a operação) trajavam-se geralmente com modelos de adultos. Às vezes vestiam-se de marinheiro ou de arlequim, associando as crianças à



Luís Correa e Maria de Lourdes (Pepita), filhos de Luís Chalreo Correa e Noêmia Santos Correa. Araxá, 1925. Foto: Octávio Fonseca. Arquivo SAPP/FCCB-00702. (Doação Rosana Pontes Prata O. Santos)



Natália, Helena e Marlene, filhas de Gercino Coutinho e Francisca Cândida Coutinho. Década de 1940. Arquivo SAPP/FCCB.

ingenuidade própria da infância, contudo no momento de clicar a imagem exigia-se delas um comportamento semelhante ao do adulto.

Os filhos do fotógrafo Octávio Fonseca mostram uma imagem rara entre outras de crianças fotografadas no mesmo período. Tendo uma plantação de arroz como cenário de fundo eles aparecem mais informais do que



era habitual, porém unidos como convinha à condição de irmãos e igualmente sisudos. A facilidade do pai-fotógrafo, no tempo em que não era comum o fotógrafo amador, permitiu-lhes serem fotografados fora do estúdio, diferente do costume que imperava em Araxá na década de 30.



Gilberto, Vicente, Olívia e Maurício, filhos de Octávio Fonseca e Orestina Valle Fonseca. Araxá 1937. Foto: Octávio Fonseca. Arquivo SAPP/FCCB-00424. (Doação: Octávio Fonseca)



Mário e Maria Josefina Salomão, filhos de Cecílio José Salomão e Felícia Salomão. Década de 1920. Arquivo SAPP/FCCB.



José Alberto e Maria Dora, filhos de Salomão e Hermantina Drummond. Década de 1920. Arquivo SAPP/FCCB.



Dora, Auristela e Ita, filhas de Marçal Gondim de Oliveira e Etelvina de Oliveira. Década de 1920. Arquivo SAPP/FCCB.



Semíramis, Maria, Rita, Octávio, Zaíra e Otilia, filhos de Urbano Barreto e Maria de Paiva Barreto. Década de 1910. Arquivo SAPP/FCCB.

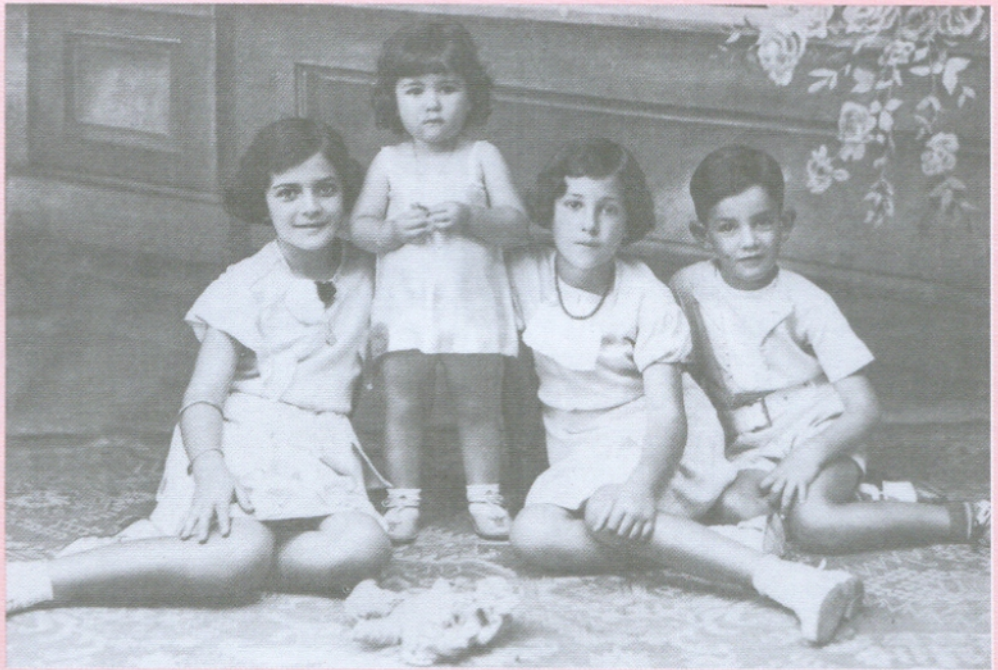


Valdete e Maria, filhas de Theóphilo Ferreira dos Santos e Alice Ribeiro dos Santos. Década de 1920. Arquivo SAPP/FCCB.





Maria de Lourdes (Pepita), filha de Luís Chalreo Correa e Noêmia Santos Correa. Araxá, 1926. Foto: Octávio Fonseca. Arquivo SAPP/FCCB-00700. (Doação: Rosana Pontes Prata O.Santos)



Susana, Ângela, Carmela e Ítalo, filhos de Dr. Pedro Pezzuti e Tibúrcia de Ávila. Década de 1940. Arquivo SAPP/FCCB.



Geraldo de Ávila (filho de Carlos de Ávila Neto e Irinéia de Aguiar Ávila) e Alonso José de Aguiar (filho de José Adolpho de Aguiar e Silvéria Ferreira de Aguiar.) Década de 1930. Arquivo SAPP/FCCB.



Theresinha Oliveira, filha de Benedito Cândido Oliveira e Maria Conceição Faria Oliveira. 1940. Arquivo SAPP/FCCB.



Fábio Drummond, filho de Dâmaso Drummond e Celme Cunha Drummond. Década de 1940. Arquivo SAPP/FCCB.



Edgard Martins Maneira, filho de José Martins e Clotilde Gontijo. 10/04/1939. Arquivo SAPP/FCCB.

**Fontes:**

SHAPOCHNIK, Nelson. Cartões-Postais, Álbuns de Família e Ícones da Intimidade. In: História da Vida Privada no Brasil — República: da Belle Époque à Era do Rádio. Coord. geral da coleção:

Fernando A. Novais; Org. do volume: Nicolau Sevcenko. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, pp.423-512.

SANDIN, Bengt. Reflexões sobre o Século da Criança. In: Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 19, n. 37, 1999, pp.15-34.

PEREIRA, André Ricardo. A Criança no Estado Novo: uma leitura na longa duração. In: Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 19, n. 38, 1999, pp.165-198.

Pesquisa: Glaura Teixeira Nogueira Lima e Maria Trindade Coutinho Resende Goulart. Texto: Glaura Teixeira Nogueira Lima.





Margarida de Ávila, filha de Carlos de Ávila Júnior e Maria do Rosário Santos. Década de 1950. Arquivo SAPP/FCCB.



Lídia Santos, filha de Francisco Theóphilo dos Santos e Vera Nair Coelho Santos. Década de 1950. Arquivo SAPP/FCCB.



Wanda Maria Santos, filha de Domingos Santos e Wanda Cameiro Santos. Década de 1950. Arquivo SAPP/FCCB.



Antônio Leonardo Lemos Oliveira, filho de Antônio Santos Oliveira e Magdalena Lemos. Década de 1970. Arquivo SAPP/FCCB.



# HISTORIANDO HOJE

## Arthur Moreira Lima

No dia 18 de maio, no pátio da FCC Barreto, houve a apresentação do renomado pianista Arthur Moreira Lima. O evento foi promovido pelo circuito CBMM de Cultura em parceria com a Prefeitura Municipal de Araxá e a FCCBarreto. Cerca de mil pessoas compareceram e puderam apreciar o repertório que variou entre o clássico e o popular.

## Nas Termas

"*Nas Termas*" foi o título da mostra cuja abertura aconteceu no dia 29 de maio, no Centro de Cultura. Os artistas plásticos Fernando – Sylvia Serra – Barreto expuseram, coletivamente, importantes obras: ele, mais de 20 nus e ela, diversas peças em cerâmica.

## Cultura

Com edição trimestral a FCCBarreto está distribuindo a folha de poesia **TRILHA POÉTICA** – uma viagem cultural. O primeiro número circulou em junho, com poesias de vários araxaenses e de outros, sob a coordenação e compilação de Terezinha de Oliveira Lemos, com o patrocínio da Farmácia do Luizinho.

## Museu Histórico de Araxá – Dona Beja

Através de um convênio firmado entre a Prefeitura Municipal de Araxá e o Ministério da Cultura, intermediado pelo deputado federal Aracely de Paula, o Museu Dona Beja passou por uma reforma que durou 60 dias. A sua reabertura ocorreu no dia 5 de julho com a inauguração da 2ª etapa do projeto "*Lugar de Memória*", com o lançamento do livro de biografias dos homenageados — *Lugar de Memória, vol. 2* — e com a inauguração do "*Quarto da Beja*", ambientado no século XIX. O evento foi enriquecido pelo "*Madrigal Sol de Araxá*" da Escola de Música Maestro Elias Porfírio de Azevedo regido por Conceição Rosa de Mesquita.

## Dias dos Pais

A Prefeitura Municipal de Araxá, através da FCCBarreto, realizou no dia 5 de agosto uma homenagem especial pelo "Dia dos Pais". O evento aconteceu no Cine-Teatro Brasil onde 44 pais araxaenses, representantes de diversos bairros da cidade e do centro, receberam um certificado, uma cesta de doces de Araxá e entre eles foi sorteada uma televisão. A programação constou de números musicais apresentados pelos professores Angélica Rodrigues Maximiano (flauta), William Cristiano Bruno (piano), Deoclésio de Oliveira (violão) e Ludmila Rocha (voz), da Escola Municipal de Música e de uma poesia declamada pelo aluno Thiago, da Escola Manoela Lemos e, ainda da exibição do vídeo "José, Pai de Jesus".

## Artesanato I

O artesanato da Fundação Cultural Calmon Barreto decorou, com peças da sua tecelagem, o stand de Araxá, durante o congresso das Associações Comerciais do Estado de Minas Gerais. O evento aconteceu na cidade de Diamantina, durante os dias 15, 16 e 17 de agosto.

## Centenário do Padre Alaor

Comemorou-se no dia 17 de agosto o centenário de nascimento do Padre Alaor. Foi celebrada, na Igreja Matriz de São Domingos, uma missa que contou com a participação especial do coral "Amigos na Fé" e do seu solista Laudison Teodoro, regidos por Cornélia Teixeira Santos.

## Artesanato II

No período de 29 de agosto a 1º de setembro esteve decorado, também com trabalhos da tecelagem, o stand de Araxá durante o 2º Salão Chevals da Casa e Campo, em parceria com o Sebrae/MG, dentro do Projeto Resgate Cultural realizado em Araxá no final de 2001 e início de 2002.

## Dia da Criança

A FCCBarreto preparou uma grande programação para comemorar o Dia das Crianças. O evento constou de uma série de atividades. Dentre elas, exposição "Porque é especial o meu brinquedo", apresentações com jovens músicos e concurso de redação, dividido em 3 categorias: Artes, Música e Literatura. As premiações foram cedidas pela Bunge, CBMM e Banco do Brasil.

## Novo espaço cultural

O novo espaço cultural da FCC Barreto, agora protegido com as grades que o circundam, será inaugurado no dia 28 de outubro, com a participação do Coral Lírico da Fundação Clóvis Salgado de Belo Horizonte. Este melhoramento foi conseguido com o apoio da COMIG (Companhia Mineradora de Minas Gerais), CBMM (Companhia Brasileira de Metalurgia e Mineração) e BUNGE/Fertilizantes.

## Concurso de Pintura

Será no dia 19 de novembro a Abertura do Salão de Artes Plásticas - 2002 "Cordélia Barreto". O evento contará com o Concurso de Artes Plásticas "Lourdes

## Testemunhas do Tempo

Programada para o dia 04 de novembro, no pátio da FCCBarreto, uma homenagem aos cidadãos araxaenses com mais de 90 anos.

## Festividades do Natal

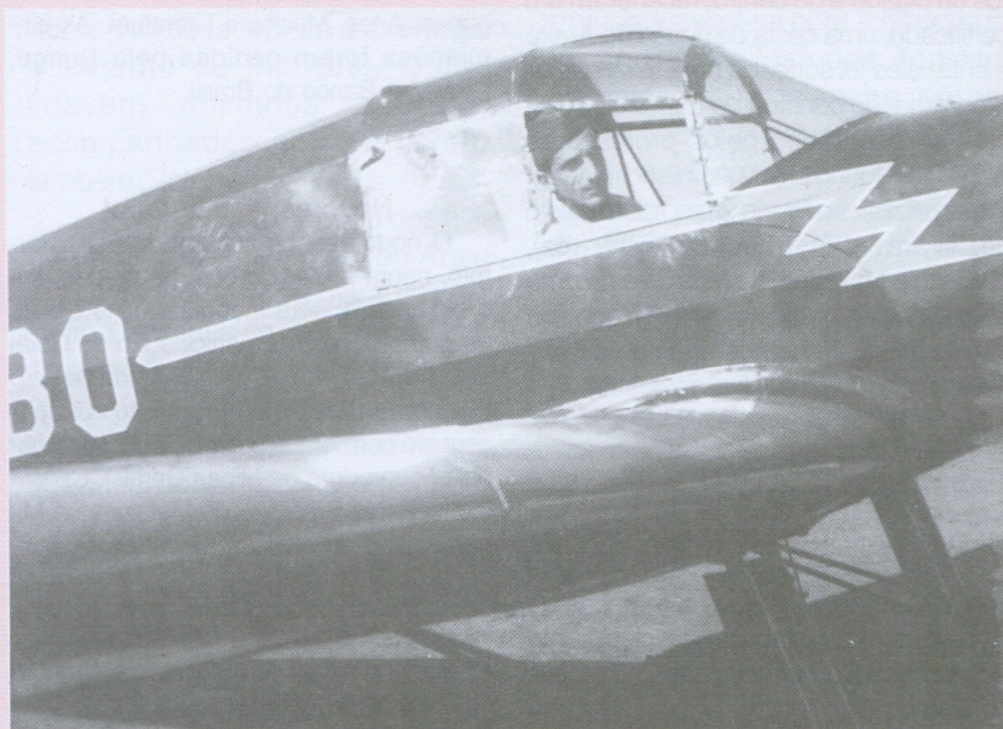
Um coral formado por 600 crianças que estudam na rede pública municipal abrirá as festividades de Natal em Araxá na primeira semana de dezembro. A apresentação será na escadaria da Igreja Matriz de São Domingos e faz parte do projeto "Degraus de Luz", organizado pela FCCBarreto e Secretaria Municipal de Educação.



# QUEM FOI QUEM

## CARROS E AVIÕES: SUSTENTO E INSPIRAÇÃO

### ROMEU ZEMA



Romeu Zema no avião do Aeroclube. Década de 1940. (Acervo Ricardo Zema)

Quando o casal de imigrantes italianos, Domingos—Catharina Cavallaro—Zema, mudou-se em 1918 para Sacramento, Minas Gerais, vindos de Ribeirão Preto, o filho mais velho, Romeu, tinha 4 anos. Armando, o segundo, estava com 2 anos. A chegada da família a Araxá aconteceu em 1919.

Aqui, na antiga praça da Matriz (Coronel Adolpho), os Zema instalaram sua residência onde o pai, Domingos, abriu uma oficina mecânica com comercialização de peças e uma linha de automóveis especializada no transporte de passageiros entre Araxá e Uberaba.

Nesta praça, o coração de Araxá até 1930 aproximadamente, o menino Romeu passou a infância ao lado dos irmãos (Armando, Julieta, Oswaldo, Lourdes, Odete e Waldete) até a mudança definitiva para o sobrado da avenida Getúlio Vargas.

Ainda naquela praça, Romeu cursou o primário no Colégio Santa Filomena, instituição particular de ensi-

no criada pelo Prof. Hildebrando Pontes, responsável pela formação pedagógica e cristã de muitas crianças de Araxá, naquele tempo. Depois foi levado pelo pai para prosseguir os estudos no Colégio Anglo-Latino, em São Paulo e, mais tarde, no Colégio Diocesano de Uberaba. As revoluções do período (1930 e 1932), tendo a terra paulistana como foco, fizeram com que a mãe, Catharina, trouxesse os filhos para um colégio mais próximo.

Desde cedo Romeu manifestou seus dons de desenhista e caricaturista talentoso. Extremamente criativo, conciliou o curso de contabilidade ao de desenho, este, um dos *hobbies* praticados durante a vida.

O retorno a Araxá foi inevitável. Moço ainda, ingressou na firma de Domingos Zema, trabalhando como auxiliar de escritório, depois ajudante de peças e de oficina. No início dos anos 30, a firma do pai já era composta por oficina e garagem da *Agência Ford* e uma

nova loja no andar inferior do sobrado da "Getúlio Vargas". Aos vinte e um anos, em 1935, casou-se com Dalva Santos, depois de namorá-la nos "footings da rua Boa Vista e em novenas religiosas"; momentos inesquecíveis de socialização daqueles jovens dos anos 30.

O filho amoroso que dedicava especial atenção à mãe, tornou-se um homem inteiramente dedicado à mulher e aos filhos, Helenice, Ricardo, Helena, Regina e Marlene.

Ao mesmo tempo em que atuava na firma da família, engrenado com o trabalho do pai e do irmão Oswaldo, exercitava a criatividade latente.

Dono de voz agradável foi também radialista. Participou da instalação de um amplificador com auto-falante (adaptado no telhado da casa de seu pai), com prefixo PRV8. Este trazia o "P" de Philips, o "R" de Romeu e o "V8" do Ford Motor lançado alguns anos antes. Assim, os *disc-jóqueis*, Romeu e o seu amigo Hélio Alves Ferreira, atraíam



Romeu Zema. Década de 1940. (Acervo Ricardo Zema)





Romeu Zema recebe o lachê (trote) por ocasião do primeiro voo solo. 10/05/1944. (Acervo Ricard-do Zema)

público à casa dos Zema. O objetivo final do projeto era criar a *Rádio Difusora de Araxá* com equipamento e orientação técnica da Philips. Embora a concessão lhes tenha sido negada, Romeu e o irmão Oswaldo chegaram a montar um rádio, assessorados pela mesma Philips. Criaram, então, o ZEPHIR (Zema, Philips e Romeu) e venderam dezenas do aparelho na região.

Durante a Segunda Guerra Mundial, a repressão aos imigrantes italianos, alemães e japoneses não só interferiu nos negócios dos Zema como na atividade de Romeu como rádio-amador. Já havia conquistado o “2º lugar no Con-test Nacional da Liga de Amadores Brasileiros de Rádio Emissão”, quando sua aparelhagem (hoje, acervo do filho Ricardo) foi lacrada sob ameaça de prisão do dono.

Além de carros e rádios – fontes de sustento e de inspiração para o desenho e a caricatura – Romeu começaria a formar um elo com os aviões. Tudo teve início com o movimento do campo de pouso do Barreiro, construído para dar suporte à obra do Grande Hotel e Termas de Araxá. A queda de um avião naquele local o aproximaria do piloto. A partir desse contato inicial entre os dois, Romeu iria realizar o sonho de voar, sonho seu e de tantos outros jovens.

A esse respeito, Maria Beatriz Afonso de Castro escreveu no livro sobre a família Zema:

“(...) Tez clara, alto, ma-gro

e considerado uma pessoa séria e reservada, aos amigos mais próximos Romeu deixava transparecer uma certa tristeza motivada pela debilidade de sua filha mais velha, Helenice, vítima de uma lesão cerebral ao nascer. Aos 24 anos, compulsoriamente esquecido de sua aparelhagem de rádio amador, ele passava horas desenhando charges quando despertou para uma paixão definitiva: a de voar.”

Romeu foi membro fundador do Aeroclube de Araxá, colaborou na materialização do pequeno campo de pouso e do hangar e foi seu presidente durante uma década. Primeiro ele lutou pela conquista do clube e assistiu à formação dos primeiros pilotos. Já era seu diretor quando inscreveu-se como aluno do instrutor Abel Neuppmann, de quem se tornou um grande amigo. Assim como os demais, recebeu o *brevê* em uma cerimônia festejada e fotografada no dia 10 de maio de 1944.

Em 1947, durante uma estada em São Paulo, atento às inovações do “pós-guerra”, Romeu despertou para a possibilidade de ser concessionário *Studebaker*. A conquista foi celebrada quando a firma dos Zema comemorava suas bodas de prata em 1948.

Nessa como em tantas outras ocasiões, Romeu manifestava sua sensibilidade artística tanto quanto sua preocupação em registrar a história da firma. Organizou um álbum sobre os vinte e cinco anos da empresa. Antes disso, o Posto Zema já investira em publicidade, utilizando um de seus desenhos de carro. Vivendo no universo dos transportes, das comunicações e de outras inovações tecnológicas, ganhou do irmão Oswaldo, técnico habilidoso e inventivo, uma luminária criada a partir de uma hélice recolhida dentre as peças de um avião caído na redondeza.

À revenda de automóveis *Studebaker*, somavam-se a venda de eletrodomésticos e a prestação de serviços mecânicos como reformas de carros e até dos aviões do aeroclube. Posteriormente passaram a comercializar outras novidades como os rádios *Pioneer*, geladeiras, máquinas de escrever e motocicletas.

O total envolvimento na vida produtiva de Araxá levou Romeu a assumir

a direção da Associação Comercial e Industrial – ACIA – e a tornar-se membro do *Rotary Club* local.

Quando viajava para o Rio de Janeiro, em abril de 1957, a fim de negociar verbas e mais um aparelho para o Aeroclube de Araxá, sofreu um acidente fatal. Morreu “carbonizado entre os destroços do avião junto com outras 25 pessoas”. A mulher, Dalva e Marlene, a filha caçula, que o acompanhavam, foram duas dos quatro sobreviventes do desastre.

Em 1962, no momento em que seu filho, Ricardo, assumia a direção da empresa, tentando revitalizar os negócios, o aeroporto local estava sendo construído. Além do óleo diesel fornecido à empreiteira daquela obra pelo posto da família, novos elos seriam estabelecidos entre os Zema e os meios de transporte que revolucionaram o século XX.

O Aeroporto Romeu Zema, inaugurado em 1969, foi uma homenagem ao dirigente e piloto do aeroclube que lutou para trazer a aviação civil para Araxá.



Romeu Zema, sua esposa, Dalva Santos, e seu sogro, Armando Santos, em São Paulo. Década de 1940. (Acervo Ricardo Zema)

#### Fontes:

- CASTRO, Maria Beatriz Afonso de. *Zema: a história de um nome*. Araxá: Gráfica Santa Adélia, 1994.
- Arquivos do SAPP/FCCB.
- Acervo Ricardo Zema.
- Depoimentos: Dalva Santos Zema e Ricardo Zema.



# Papel Passado

A Fundação Cultural Calmon Barreto, através de doações recebidas, sente que seus objetivos de preservar e divulgar a memória estão sendo alcançados.

1. Dirce Maria de Ávila doou ao nosso arquivo um exemplar da revista "Manchete", edição n. 902 de 2 de agosto de 1969, que integrava o acervo do Sr. Antônio Joaquim de Ávila (Tonico).

3. O nosso arquivo foi enriquecido com a doação por Ronaldo de Paiva de vários documentos que pertenceram a Veríssimo Vieira de Paiva (Barão Veríssimo).

5. Ernesto Rosa Neto doou ao nosso arquivo um mapa do município de Araxá – 1908/1914, dois mapas do município de Araxá – 1935 e um mapa do Município de Araxá de autoria de Gaspar de Souza.

2. Foi doado por Nilsa Neves da Costa uma cópia do "Documento da Sesmaria do Taquaral" e também uma reprodução fotográfica do "Centenário da Chegada dos Franciscanos em Araxá".

4. Terezinha de Oliveira Lemos doou um "Catálogo 2001 – 3º Concurso Banco Real de Talentos da Maturidade" acompanhado de um CD de mesmo nome.

6. A doação de uma cópia da fotografia do Sr. Aziz J. Chaer por Ricardo Veira Chaer aumentou o nosso acervo.

## Carta ao leitor

"Araxá, 04 de junho de 2002.

Prezada amiga Magaly,

Foi com enorme surpresa e muita emoção que vimos na "Revista O Trem da História", a página especial em que foi publicada a história de meu querido e saudoso pai, Baltazar Santos Reis.

Vimos aqui deixar-lhe o nosso agradecimento e parabenizá-la pela iniciativa que muito nos orgulhou.

A repercussão foi grande, pois

recebemos vários telefonemas elogiando a revista e nos pedindo um exemplar da mesma.

Toda a família Santos se sentiu orgulhosa e pudemos lembrar várias passagens e fatos que jamais sairão de nossas lembranças.

Fica aqui o nosso muito obrigado, de coração, a você, a todos os

funcionários da Fundação Calmon Barreto e o nosso carinho especial à Glaura e Trindade que tão generosamente fizeram a montagem e escreveram o texto se empenhando na sua publicação.

A vocês, o nosso muito obrigado!

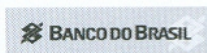
Maria, Fátima, Jorge, Baltazar e Jonathan (Santos Pereira)".



# MUITO OBRIGADA.

Nesta última edição do Trem da  
História de  
2002, a Fundação Cultural Calmon  
Barreto

agradece às seguintes empresas,  
parceiras durante todo o ano:



Fundação  
Palmares

Ministério  
da Cultura

E as pessoas que sempre nos  
apoiaram:

Prefeito Antônio Leonardo  
Lemos Oliveira

Deputado Aracely de Paula  
Pecuarista Edmur Antônio Rios

*Magaly Cunha Porfírio*  
Presidente da Fundação  
Cultural Calmon Barreto



# Conheça o nosso Centro de Cultura.

O Centro de Cultura, oferece importantes serviços à comunidade de Araxá. Tais como: Salão de Exposições para os artistas, pequena biblioteca de artes e o Museu da Imagem e do Som.

Conheça o Centro de Cultura na Rua Olegário Marciel, 143.

