



O Trem da HISTÓRIA

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

Araxá, abril de 2007 - Ano 17 - Nº 43 - R\$ 5,00

Aviação ★ Quem foi Quem - Thiers Botelho
Educação em Araxá - primeira metade séc. XX ★ Oficina da História

tuage **27**
anos

Bar do
Tonho
A melhor e a mais variada de lés para os seus
Rua São Domingos, 332 - Santo Antônio - Fone: (34) 3662-3378 - ARAXÁ



O Boticário

John
Romualdo

Cabeleireiros e Equipe

**CASAS
SÃO JORGE**

R. Dr. Franklin de Castro, 235
(34) 3661-2202

MARK IN
SUPERMERCADO

Ronne Musical

**FARMÁCIA
ARAXÁ**

A FARMÁCIA QUE TEM TUDO

R. CALIMÉRIO GUIMARÃES, 515 - ARAXÁ MG FONE: 3661-2362

papelaria
CENTRAL EXPRESS

O melhor ensino
está em Araxá.



A maior média do
ENEM na região.





Prefeitura Municipal de Araxá
Prefeito
Antônio Leonardo Lemos Oliveira



Presidente

Magaly Cunha Porfírio Borges

Sector Administrativo-Financeiro
José Antônio de Ávila Oliveira
Danúbio Júnior da Silva

Sector de Arquivos, Pesquisas e Publicações

Silvana Ap. Alves Borges Batista
Maria Abadia Faria Silva
Maria Trindade Coutinho Resende Goulart

Sector de Patrimônio Cultural
Cecília Angélica Machado de Paiva
Keyla Barbosa Machado

Sector de Artesanato
Fernanda Alves Barcelos

Sector de Projetos Especiais
Terezinha de Oliveira Lemos

Sector de Eventos
Leane Maria de Figueiredo Castro
Luciana Maria Fernandes

Departamento da Escola de Música
Maestro Elías Porfírio de Azevedo
Maria Leonor Teixeira Lemos

Jornalista Responsável
Walace de Resende Torres
Registro: MG-06.343 JP

Secretárias de Redação
Silvana Ap. Alves Borges Batista
Keyla Barbosa Machado

Revisão (Educação)
Antônia Verçosa

Revisão (Aviação)
Terezinha de Oliveira Lemos

Lay-Out e Arte Final
imagePRO

Capa
Avião Douglas DC-3
Avião P40
Instituto Delfim Moreira

Impressão
Gráfica Planeta



Praça Arthur Bernardes, 10 — Araxá/MG — 38.183-218
Fones: (34) 3691-7091 — 3691-7092 — 3691-7164

E-mail: fcba.araxa@gmail.com

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

Visitem os sites:

www.unir.ed-graf.com.br/~barreto/
www.araxa.mg.gov.br/secretarias/fcbb

NESTA EDIÇÃO

AVIAÇÃO _____ **02**

QUEM FOI QUEM _____ **23**

Thiers Botelho

EDUCAÇÃO EM ARAXÁ _____ **24**

1º metade do séc. XX

OFICINA DA HISTÓRIA _____ **55**

PRIMEIRAS PALAVRAS

Ao introduzir os temas Aviação e Educação, essencialmente no âmbito de nossa cidade, queríamos, na verdade, fazê-lo para que se compreendesse a irreversibilidade do valor da escola e o progresso educacional que temos vivenciado, bem como, o avanço tecnológico na aeronáutica.

Os processos formativos em nossa sociedade pontuam igualdade de condições, respeito à liberdade, pluralismo de idéias e concepções, gestão democrática, garantia de qualidade e vinculação da escola ao mundo do trabalho e da vida social. Quantos passos foram transpostos nesse sentido!

A educação é um tema que permeia toda sociedade; no presente, nunca esteve livre da alcunha libertadora da opressão que aflige os povos menos afortunados. Difícil é perceber um discurso político em que a educação não seja colocada como uma das principais redentoras do atraso crônico de várias nações, inclusive o Brasil.

Muito mais do que o desenvolvimento do indivíduo é preciso colocá-lo dentro deste mundo e incumbi-lo de uma função, que tem por premissa a colaboração para o crescimento e a educação de seu país.

Na contemporaneidade associamos a educação ao sistema aeronáutico, pontuando, nessa convergência, a evolução tecnológica ascendente.

Ainda que o vôo pioneiro do brasileiro Alberto Santos Dumont, realizado em 23 de outubro de 1906, em L'Épave, Paris, pouco tenha influenciado o desenvolvimento do emprego militar do avião para o Brasil, mesmo assim, dez anos depois, em 1916, era criada a primeira Escola Nacional de Aviação, no transcorrer da 1ª Guerra Mundial.

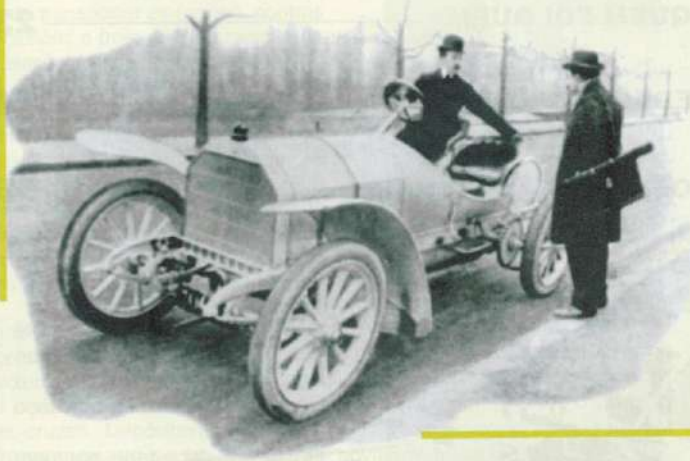
Os anos passaram e, ainda, sob a marcante influência francesa, chega-se às portas da 2ª Guerra Mundial. O final da década de 30 e os primórdios dos anos 40 levaram os brasileiros a perceber a importância futura e, já presente, do emprego do avião e a identificação, em nosso idioma, do forte AIR POWER, bem traduzido como PODER AÉREO.

Assim, buscamos elucidar a vida dos nossos araxaenses que abririam asas na vastidão desses céus, mostrando um pouco de sua trajetória profissional e familiar.

Silvana Ap. Alves Borges Batista.

Aviação ALBERTO SANTOS DUMONT

O Pai da Aviação e Patrono da Aeronáutica Brasileira



Alberto Santos Dumont nasceu em 20 de julho de 1873, em Minas Gerais, no município de João Aires, hoje, Santos Dumont.

Criança ainda, interessava-

-se pelas aventuras e pela mecânica. Júlio Verne e suas histórias fantásticas povoavam os seus sonhos de menino.

Aos 18 anos, passou a residir em Paris, cidade ideal para acolher uma personalidade inteligente e curiosa como a de Santos Dumont. Ali, teve noções básicas de Física, Química, Eletricidade e Mecânica.

Profissionalmente, interessou-se, de início, pelo automobilismo. O desejo de voar, todavia, levou-o a perseguir o seu único objetivo: conquistar o espaço. E, em 1898, realizou a primeira subida com um "Balão-Livre", o "Brasil". Antes dele, eram os chamados "Balões-Cativos", que ficavam presos à terra por um cabo. Tinha Santos Dumont 25 anos.

Foi ele quem conseguiu, pela primeira vez, construir um balão dirigível, impulsionado por um motor a gasolina. E, ainda em 1898, o público assistia, perplexo, a subida do Balão Dirigível, o de Nº 1.



Santos Dumont na nacele do seu balão-dirigível "Nº 1" (1898).

Construiu, a seguir, vários balões, cada um deles apresentando novos recursos e novas técnicas, os chamados aparelhos "mais leves que o ar".

Santos Dumont foi quem criou o primeiro hangar do mundo em 1899. Foi uma maneira de proteger os balões e de diminuir as despesas com o esvaziamento do hidrogênio, após subidas e descidas.

Com o Balão de Nº 6, Santos Dumont conseguiu voar em torno da Torre Eiffel, Paris. Angariou, assim, o cobiçado "Prêmio Deutsch", que estipulava: "a realização de um voo por meios próprios, que



Santos Dumont preparando-se para mais um voo. É a "voz de comando".

contornasse a Torre Eiffel e retornasse ao ponto de partida em menos de trinta minutos". O voo de Santos Dumont, no dia 19 de outubro de 1901, teve a duração de 29 minutos e trinta segundos.

Ao Balão de Nº 14 foi acoplado o primeiro avião construído por Santos Dumont que recebeu o nome de 14 Bis, iniciando-se suas experiências com um aparelho "mais pesado que o ar".

Em 23 de outubro de 1906, realizou o primeiro voo com um avião, no mundo: o 14 Bis, que deslizou pelo solo, levantou voo e pousou sem qualquer avaria. No mesmo ano, Santos Dumont

conseguiu com o 14 Bis, voar 220 metros, recebendo o "Prêmio Aeroclub de França", conferido ao "primeiro aeroplano que voasse 100 metros por si só." Santos Dumont foi carregado pelo povo, em triunfo. Para o Brasil, o orgulho de um brasileiro, o primeiro a voar num aparelho "mais pesado que o ar".

Santos Dumont recebeu várias homenagens, prêmios e condecorações. Era o reconhecimento ao extraordinário inventor.

Seu nome não esteve ligado apenas ao

primeiro voo. Inteligência brilhante construiu e elaborou projetos de grande importância para a Aeronáutica e para a Humanidade.

O relógio de pulso é uma de suas invenções. Ele o encomendara à Joalheria Cartier, em Paris, um modelo que lhe facilitaria nos vôos, substituindo os relógios de algibeira, de difícil uso durante as manobras aéreas.

A guerra de 1914/1918 causou-lhe um forte desequilíbrio emocional, ao ver o seu invento utilizado como arma de

guerra.

Amargurado, regressou ao Brasil, vindo a falecer tragicamente no dia 23 de julho de 1932.

Araxá foi visitada por Santos Dumont pouco antes de sua morte, um homem já debilitado e depressivo. Os motivos que o trouxeram aqui foram os de conhecer sua prima Francisca Honorata Dumont (Dona Chiquinha), descansar e fazer uso das águas.

Os pais de Santos Dumont e os de Dona Chiquinha eram irmãos; Henrique e Alexandre, respectivamente. Dona Chiquinha teve 5 filhos, dos quais sobrevivem e residem em Araxá, as netas Celestina e Haydée (Dezinha).

Conta-nos Dezinha, com orgulho, que, quando da visita de Santos Dumont à casa de sua avó (ela tinha apenas 6 anos), sentara-se em seu colo. Lembra-lhe o traje, todo negro. Celestina ouvira de sua avó que fora ela, junto de seu filho Alexandre e a neta Inah, os únicos recebidos por Santos Dumont. Ela, dona Chiquinha levava-lhe doces e outras guloseimas.

Celestina e Dezinha guardam uma preciosidade: o bilhete com que Santos Dumont deixou o dinheiro para presentear as crianças. As meninas queriam bonecas de louça, inexistentes em Araxá. Os meninos, bicicletas.



Santos Dumont transporta o seu dirigível "N° 5" pela rua, acompanhado por dezenas de curiosos.



O avião "14-Bis" sendo preparado para o voo. Santos Dumont pode ser visto na nacele. Data: 23 de outubro de 1906.

Santos Dumont presenteou Dona Chiquinha com um quadro de Santa Isabel, bordado, por sua irmã, com linhas de seda e matizado. Quadro que, por longo tempo, permaneceu na sala de Corina, filha de D. Chiquinha e, depois, transferido para o Grande Hotel Pinto, de propriedade de Daniel Henrique Pinto, genro de D.

Chiquinha. Posteriormente, o quadro foi negociado com os Villares, familiares de Santos Dumont por parte de mãe para a aquisição de um elevador necessário ao hotel.

Alberto Santos Dumont, Patrono da Aeronáutica Brasileira e Pai da Aviação, foi, e será sempre, reconhecido por seu gênio extraor-

dinário, sua forte personalidade, sua brilhante inteligência, e por sua natureza de homem extremamente simples.

A proeza do brasileiro que fez o homem voar é reverenciada por várias gerações. O invento do mineiro que entrou para a história se modernizou e evoluiu. Uma máquina importantíssima para a humanidade.



Interior do Hotel Radium de Araxá (pavimento superior) "Corredor de acesso ao apartamento onde se hospedou Santos Dumont - Pai da Aviação". Acervo: Hilton Guimarães.

A imagem de Santos Dumont está na maioria das vezes, associada ao gênio incomparável e criativo que foi. O que poucos sabem é sobre a personalidade particular desse cérebro privilegiado.

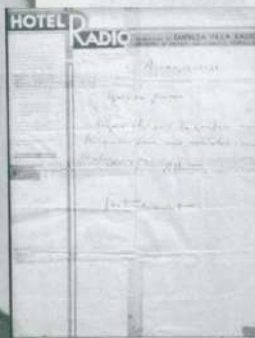
O lado pessoal mostra o desprendimento com bens materiais, inclusive nunca patenteando seus inventos. Para os seus funcionários, doou todo o dinheiro recebido com o Prêmio Deutsch.

Manias? Como "todo mortal" também as teve. Nada de pé esquerdo e nada de chapéu em cima da cama. Não gostava do nº 8. Tanto que, na série de suas máquinas voadoras, saltou do nº 7 para o nº 9.

Sempre elegante, vestia-se impecavelmente. Assinava Santos = Dumont. Os dois traços significavam a ascendência brasileira e francesa.



"Dona Chiquinha" - Prima de 1º grau de Santos Dumont. Acervo: Haydée Pinto Lemos.



Avião Demoiselle, 1909.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA



Avião Tucano - EMBRAER.

A criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941, foi um fato de grande importância na história da aeronáutica brasileira, Civil e Militar.

O Ministério da Aeronáutica foi criado tendo em vista: o desenvolvimento alcançado pela aviação nacional, a necessidade de aparelhamentos que garantissem a segurança interna e uma única orientação para que os objetivos fossem atingidos de maneira harmoniosa e coerente.

O Ministério da Aeronáutica, uma vez instituído, possibilitou, em pouco espaço de tempo, condições para o desenvolvimento da Força Aérea Brasileira e da Aviação Comercial, então, ocupando lugar de destaque no cenário nacional.

Inicialmente com o nome de "Forças Aéreas Nacionais", quatro meses após a instituição do Ministério da Aeronáutica, foi denominada "Força Aérea Brasileira" - FAB - em 22 de maio de 1941.

Novas Bases Aéreas foram construídas, e os campos de pouso que sediavam unidades de aviação, tanto do Exército quanto da Marinha, foram transferidos para o recém criado Ministério da Aeronáutica e designados, também, como bases aéreas.

Assim, as palavras "Exército" e "Marinha", existentes nos aparelhos da Aviação Militar e da Aviação Naval, respectivamente, foram retiradas e foi adotada a estrela de 5 pontas, como símbolo da Força

Aérea Brasileira.

A missão da Aeronáutica tornou-se gigantesca, pois à ela caberia preparar o território (construir aeroportos e sistemas de comunicação), organizar e reestru-

turar a aviação civil, e estabelecer bases da política aeronáutica brasileira, que, dada a extensão territorial do país, eram ações fundamentais para o desenvolvimento e integração nacionais.



AVIADORES

Tenente-Coronel Aviador Luiz Santos Corrêa



Durante seu tempo na Aeronáutica, Luiz prestou serviço em vários lugares: Belém, na Base Val de Cans; São Luiz, como comandante do destacamento; Pirassununga, onde foi um dos pioneiros, atuando na construção da Academia de Força Aérea (AFA). Serviu também no Congo Belga, em missão pela ONU.

No ano de 1956, tomou parte numa revoadada até a Argentina, em comemoração ao "Ano de Santos Dumont", como Ajudante de Ordens.

Luiz portou-se sempre com muita responsabilidade, amor e lealdade para com a sua Pátria, cumprindo suas obrigações,

ganhando o respeito de seus superiores, que sempre o elogiaram, a amizade dos companheiros e de todos os que com ele trabalharam.

Aposentou-se, aos 45 anos, como Tenente Coronel. Depois disso entrou para o Banco Itaú, onde exerceu a função de Diretor Técnico. Por último, fundou uma firma de alarmes para o banco e também para particulares. Luiz, exemplo de probidade, personalidade forte, pautou sua vida para ser um homem de bem.

Morreu aos 82 anos e deixou, na família, um vazio compensado pela satisfação de saber que sua vida foi um exemplo. Sua esposa e filhos agradecem a Deus o privilégio de tê-lo como marido e pai, e por ter sido um homem feliz, cumprindo o seu objetivo de vida.

Um Fato Marcante

"O Cap. Luiz fazia parte da comissão de inquérito de aviões acidentados, quando foi designado a fazer o relatório de um avião que caíra em Araxá. Nessa ocasião, 1946, as irmãs do Colégio São Domingos haviam pedido ao 1º Tte Joaquim de Ávila, (também piloto araxaense, e que também fazia parte da mesma comissão), para jogar flores do avião, durante um evento. Joaquim foi, mas ao invés de flores, caiu com o avião sobre uma casinha localizada nos arredores do colégio. Por sorte, ninguém em casa. Mas as flores caíram sobre a casinha e esta..."

Texto: Maria das Dores Corrêa

Coincidência: ambos araxaenses, ambos da FAB, ambos lotados na mesma área de trabalho e envolvidos num mesmo acontecimento. Eles já não estão neste plano mas, estarão sempre presentes na memória dos que os conheceram pela inteligência e serviços prestados.

Luiz Santos Corrêa nasceu em Araxá, no dia 29 de agosto de 1919, filho de Luiz Chalreo Corrêa e Noêmia Santos Corrêa. Casado com Maria das Dores Corrêa, teve 5 filhos: Maria Luiza, Ana Maria, Henrique, Maria Izabel e Luis Filipe.

Luiz fez seus primeiros estudos em Araxá. Depois disso a família mudou-se para o Rio de Janeiro, onde ele trabalhou na farmácia de seu pai. Aos 21 anos, quando servia no Exército, fez concurso para a Aeronáutica e foi requisitado para prestar seus serviços no Corpo de Preparação de Oficiais do Ministério da Aeronáutica, a ser realizado na escola de aviação da US Army Air Force, EUA.

Terminado o curso, regressou ao Brasil, que, nessa época, ainda estava em guerra com a Alemanha. Até o término desta, prestou serviço no Corpo de Patrulha, atuando como piloto em missões de vigilância no Atlântico Sul.

No final da guerra, casou-se em Araxá com Maria das Dores Pinto. Serviu no Rio de Janeiro, onde nasceram suas filhas Maria Luiza e Ana Maria. Vieram depois os outros filhos: Henrique, nascido em Araxá, Maria Izabel e Luiz Felipe, em São Paulo.



Maria das Dores e Luiz junto aos familiares.

1º Tenente-Aviador Joaquim de Ávila



Ao regressar, como integrante da FAB, foi responsável pelo patrulhamento da costa do Brasil.

Terminada a guerra, deixou o serviço ativo da FAB para se

dedicar à aviação civil, como Piloto de Linha Aérea "PLA".

Joaquim de Ávila faleceu no ano de 1963, aos 36 anos de idade.

Joaquim de Ávila nasceu em Araxá, no dia 25 de outubro de 1925. Filho de Carlos de Ávila Neto e Irinéa de Aguiar Ávila. Teve uma filha, Dayse Moura de Ávila.

Iniciou seus estudos em Araxá, concluindo-os em Uberaba, no Colégio Diocesano.

Inscreeveu-se como voluntário, aos 17 anos, para servir na Força Aérea Brasileira, durante a II Guerra Mundial. Realizou o curso para Formação de Oficiais Aviadores, no Brasil, especializando-se como piloto de aviões de patrulha em Dallas, nos EUA.



De pé da esquerda para a direita: Adolfo, Carlos, Geraldo, Maria, Sonato, Joaquim, Pedro. Assentados da esquerda para a direita: Tereza, Geralda, Carico (pai), Irinéia (mãe), Olga e Cecília.



O acidente: 1946. Augusto Eduardo Montandon (Gustim), de dentro do avião, dando vistoria.

Um Fato Marcante

“Joaquim de Ávila visitava Araxá, com frequência, e costumava fazer ‘rasantes’ sobre a cidade. Em uma dessas visitas, as Irmãs e alunas do Colégio São Domingos, pediram que jogasse flores na imagem de São Domingos, que estava sendo inaugurada nas Bodas de Prata de Madre Ângela, então superiora do colégio.

Era um avião de instrução com dois lugares. O moço, que levava as flores, prendeu a cesta no manche do avião, causando sua queda sobre uma casa da rua Carvalho Lopes. Por sorte, os moradores não se encontravam no local. Teriam ido assistir ao evento. Esse fato o identificava como ‘o moço do avião que caiu sobre uma casa’. Lembrar isso não lhe era agradável.

Infelizmente, teve uma estenose da válvula mitral, tendo feito uma cirurgia nos EUA, procedimento médico raríssimo para a época, não obtendo o resultado desejado.

Viveu mais algum tempo em Araxá, fazendo parte do ‘Clube Internacional dos Corações Remendados’. (Associação sediada em Boston, que dava assistência e possibilitava o entrosamento das pessoas que faziam cirurgia do coração).

Era uma pessoa carismática, sempre cercado de amigos e querido pelos irmãos e sobrinhos. Faltavam 3 meses para completar 37 anos, quando faleceu.”

Texto: Fabrício de Ávila Ferreira

1º Tenente-Aviador Wanderley Montandon



Nasceu em Araxá no dia 26 de maio de 1932. Filho de Aldemar Montandon e Adélia Scaff Montandon.

Aldemar Montandon (pai) fez parte do grupo dos seis, da 1ª turma de pilotos formados pelo Aero Clube de Araxá.

Os estudos iniciais os fez em Araxá, e o segundo grau na Escola Preparatória de Cadetes do Ar, em Barbacena/MG.

Wanderley Montandon era 1º Tenente Aviator, Instrutor de Vôo da primeira turma de pilotos da FAB a voar o P.80/T-33 "Shooting Star", quando faleceu em um acidente com F-80 na prainha Aquiraz, próximo a Fortaleza, no dia 29 de dezembro de 1958.

Consta que era excelente piloto, como afirma o Ten. Brigadeiro-do-Ar, Carlos de Almeida Batista, ex-comandante da Aeronáutica, seu colega de turma.

Quase 25 anos após sua morte seus pais foram informados pelo comandante do 1º/4º GAV, de que, a principal sala de reuniões do esquadrão receberia o seu nome: Sala 1º Tenente Aviator Wanderley Montandon, em sua homenagem.

Em 2005 a família do 1º Ten. Av. Wanderley Montandon, doou uma foto que, durante quase 45 anos, havia permanecido na casa de seus pais. Esta foto foi recebida com honra e de forma solene pelo Esquadrão Pacau, numa Cerimônia Oficial, onde estavam presentes familiares e amigos.



Da esquerda para a direita Wagner, Nereida (irmãos), Alencar (pai), Wanderley, Adélia (mãe) e Wanira (irmã).

CURSOS REALIZADOS:

- . Ingressou na 1ª turma da EPCAR em 1949 em Barbacena;
- . Foi declarado aspirante em dezembro de 1954;
- . Realizou o curso de caça em 1955 voando o P-47.

FUNÇÕES DESEMPENHADAS:

- . Sua passagem pela Força Aérea foi breve. Faleceu aos 26 anos;
- . Serviu no 1º/14º GAR em 56 e 57, sendo comandado pelo Major Av. Josino Maria de Assis, veterano do 1º Grupo de Caça na Itália, ex-prisioneiro de guerra dos alemães;
- . No sul, voou o Gloster Meteor F-8, e, em 1958, foi transferido para o 1º/4º GAV a fim de ser instrutor de caça, falecendo naquele mesmo ano.

Um Fato Marcante

"No dia 14 de julho de 1956, um sábado à tarde, ocorreria um fato inusitado na vida de Wanderley Montandon. Um mecânico da escola de pilotagem da Varig havia decolado em uma aeronave de treinamento da escola, um BT-15, com a intenção de se lançar contra uma das aeronaves da empresa, o Super G Constellation (a sensação aeronáutica do momento). A razão de sua intenção suicida era o fato de haver sido despedida da empresa. Desejava vingar-se.

A missão do T-6 da FAB (pilotado por Wanderley) era a de interceptar e escoltar a aeronave para fora da cidade de Porto Alegre, onde tal fato acontecia.

O mecânico da Varig, voou por cerca de 02:40h, tendo sido acompanhado pelo T-6 por 1:40h. Diante da tragédia iminente houve momentos em que o aparelho do Tenente Montandon, estava tão próximo que o Cmte da Quinta Zona Aérea, Brigadeiro Andrade, ordenou-lhe que se afastasse pelo grande risco que corria.

Por fim, o mecânico lançou sua aeronave contra o Super G Constellation estacionado no pátio do Aeroporto Salgado Filho. O BT-15 (do mecânico suicida) passou próximo ao Constellation e se chocou, violentamente, contra o hangar causando incêndio imediato e a morte do piloto.

Fotos publicadas em jornais registraram o mergulho final e o T-6 da FAB se afastando, já a baixa altura.

'Luta Titânica do Tenente da FAB' foi a manchete do jornal 'Folha da Tarde', de Porto Alegre. Fato noticiado, ainda, pelo jornal 'O Globo' do Rio de Janeiro.

Esta foi, sem dúvida, uma missão oficial de defesa aérea da cidade de Porto Alegre, contra um ataque terrorista suicida, ocorrido sob o olhar atônito de toda a população e bem antes do '11 de setembro de 2001'.

Dois anos e meio após suas manobras dramáticas e sua luta titânica, o Tenente Wanderley Montandon iria falecer na prainha de Aquiroz, no Ceará.

No seu funeral uma esquadrilha de Gloster F-8 sobrevoou Araxá em despedida ao companheiro. Simbolizando a sua falta, a FAB deixou vago o seu lugar na esquadrilha.

Tornam-se imortais aquelas pessoas cuja passagem pela vida deixam um rastro de luz, de coragem e de saudade.

Wanderley Montandon permanece vivo na lembrança de todos os que o conheceram".

Texto: Wanira Montandon Dumont

Brigadeiro-do-Ar Ronaldo Alencar Porfírio Borges



Ronaldo Alencar Porfírio Borges, nascido em 17 de dezembro de 1935, filho de José Pereira Borges e de Cecília Porfírio de Azevedo Borges, casado com Magaly Cunha Porfírio Borges. São seus filhos: Bernardo Alencar Cunha Porfírio (Arquiteto) e Eduardo Henrique Cunha Porfírio (Piloto Civil).

Após os primeiros estudos em Araxá, seguiu para Barbacena/MG onde concluiu o segundo grau na Escola Preparatória de Cadetes do Ar.

Seguiu, então, para a Academia da Força Aérea, no Campo dos Afonsos/RJ. Diplomou-se na Academia em 1958, sendo declarado Aspirante-Oficial-Aviador, primeiro posto da carreira. Promovido sempre por merecimento, quando este era um dos critérios, chegou a Brigadeiro-do-Ar, por escolha do Presidente da República, em 1989.

Durante a carreira, integrou os quadros de pilotos de oito esquadrões, tendo voado em mais de vinte tipos de aviões, inclusive quadrimotores, anfíbios e helicópteros. Acumulou cerca de sete mil horas de pilotagem ao longo da carreira.

Integrou, ainda, o quadro de pilotos do CAN (Correio Aéreo Nacional), participando de missões voltadas para a integração e desenvolvimento da Amazônia. Viajou por diversos continentes comandando vôos internacionais.

Realizou todos os cursos regulares da carreira e foi oficial do Estado-Maior do Comando de Transporte Aéreo (COMTA), no Rio de Janeiro, e do quarto Comando Aéreo Regional (4º COMAR), São Paulo.

Entre as principais funções exercidas registram-se: Comandante do Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos (Rio de Janeiro), do Serviço de Inteligência da Aeronáutica (Brasília), do CIAAR (Belo Horizonte) e chefe do Serviço de Comunicação Social do Ministério

da Aeronáutica (por duas vezes); foi, ainda, Adido das Forças Armadas junto à Embaixada do Brasil no Panamá, e Presidente do Conselho Supervisor do Sistema de Co-Operação das Forças Aéreas Américas.

Distinguido por altas condecorações nacionais e estrangeiras, destacando-se a Medalha de Ouro, pelos bons serviços prestados por mais de trinta anos.

Deixou o serviço ativo em 1993, retornando a Araxá em 1994.



Eduardo Henrique, Ronaldo, Magaly e Bernardo.

Um Fato Marcante

“O avião tinha dois motores. Um estava parado. Voávamos em condições limites: velocidade baixa, próxima da mínima de controle, pouco acima das árvores e pouco abaixo das nuvens, que se confundiam com o chuveiro; o motor, o único funcionando, na potência máxima. Com uma asa mais baixa, para melhorar as condições de vôo, íamos indo, voando como era possível, roçando o impossível. A minha impressão era a de que, se não aparecesse uma clareira, ou um descampado, acabaríamos por chocar com a copa das árvores.

A bordo, pouco mais de 20 pessoas. Em dado momento, percebi a presença do tenente médico, que integrava a tripulação, de pé, entre a minha cadeira e a do outro piloto. Disse a ele: ‘vá sentar-se e se amarrar porque o avião não vai agüentar, vai cair. E, amarrado, vai ser mais fácil juntar os seus pedaços! Vai.’ Ele não saiu do lugar. Nós olhamos rápido e duro, mais uma vez. Num átimo senti que o médico estava decidido e tranqüilo; queria estar ali.

As árvores e as nuvens nos mantinham voando apertado, no sanduíche que formavam. Era uma linha do CAN, Correio Aéreo Nacional, o avião um C-47, e sobrevoávamos a Amazônia.

‘Os aviões gostam é de voar, não de cair’, ia pensando e paginando as coisas naquele resto de vôo quase impossível!

Súbito, o terreno baixa, favorecendo nossa altura, e facilitando as condições de vôo. Agora podíamos transformar altura em velocidade e voar melhor. Estas condições foram evoluindo favoravelmente e acabamos por fazer um pouso seguro, com um só motor.

À noite, durante o jantar, perguntei ao tenente: ‘porque você não obedeceu quando eu lhe disse para ir se amarrar?’ Respondeu-me: ‘O nosso fim parecia próximo e decidi ficar ali, junto de vocês, os pilotos, e participar dos últimos instantes do nosso vôo, ver tudo acabar. Foi isso.’

Passados alguns anos, esse notável médico da Força Aérea, que se chamava Manuel Domingos Ribeiro Neto, e que quisera estar presente na própria morte, sofreu um infarte fulminante durante uma partida de tênis. Não chegou a ser socorrido. E não viu o que gostaria de ver. Ou não ver.

Tudo passa. E só fica o que passa!...”

Texto: Ronaldo A. P. Borges

Tenente-Brigadeiro-do-Ar Marcos Antônio de Oliveira



Nasceu na fazenda São Gonçalo, município de Araxá, em 19/01/1938. É filho de Antonio Jesuino de Santana e Altiva Fernandes de Santana. Casado com Valeska Brasileiro de Oliveira, possui o casal três filhos: Marcelo, Luciano e Leandro Antônio Brasileiro de Oliveira.

Iniciou seus estudos em Araxá, e, em 1955, ingressou na Escola Preparatória de Cadetes do Ar, onde concluiu o 2º grau. Fez o seu primeiro vôo aos 19 anos e formou-se oficial aviador da Força

Aérea Brasileira em 1960. Foi piloto especializado em reconhecimento aéreo durante toda a sua carreira, tendo voado 5.000 horas nos famosos aviões-laboratório.

Realizou todos os cursos previstos para sua carreira, tendo se especializado em eletrônica nos Estados Unidos.

Participou como chefe das delegações brasileiras, de inúmeras conferências internacionais relativas à navegação aérea. Foi gerente de vários projetos, entre eles:

Projeto Três Marias, que inseriu o Brasil no seleto clube de países capacitados ao tratamento, em tempo real, de dados radares para fins de defesa aérea e controle de tráfego aéreo. Projeto Aeronave-

Laboratório, que capacitou a EMBRAER a fabricar esse tipo de aeronave, quando apenas os Estados Unidos, a França e a Inglaterra dominavam essa tecnologia.

Possui as mais altas condecorações das Forças Armadas Brasileiras, do Mérito Judiciário, bem como, as da Ordem do Rio Branco do Ministério das Relações Exteriores, e as do Estado de Minas Gerais.

Transferiu-se para a reserva da Força Aérea Brasileira, no mais alto posto da carreira: Tenente Brigadeiro-do-Ar, em novembro de 2002.

PRINCIPAIS FUNÇÕES:

- . Subcomandante do Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle Tráfego Aéreo (Brasília);
- . Comandante do Grupo Especial de Inspeção em Vôo (Aeronaves-Laboratório) Rio de Janeiro;
- . Instrutor de Guerra Eletrônica na Escola de Comando e Estado Maior da Aeronáutica;
- . Chefe do Curso de Estado Maior e Superior de Comando, Universidade da Força Aérea (Rio de Janeiro);
- . Vice-Chefe do Gabinete do Ministro da Aeronáutica (Brasília);
- . Chefe do Departamento de Programas Especiais da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República (Brasília);
- . Presidente da comissão para implantação do Projeto Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM) Rio de Janeiro;
- . Diretor da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo (Rio de Janeiro);
- . Diretor de Aviação Civil (Rio de Janeiro);
- . Conselheiro Militar do Brasil junto a Organização das Nações Unidas (Genebra);
- . Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica (Brasília).



Valeska e Oliveira junto aos netos João Gabriel, Natália e Camilla.



Da esquerda para a direita: Leandro, Luciano, Oliveira e o neto João Gabriel, Valeska e Marcelo.

Fatos Marcantes

“A profissão de aviador, por natureza, é muito pitoresca. Uma de suas características marcantes é nos ensinar, desde muito cedo, a amar a vida. A imensidão do espaço, nosso “loco” de trabalho, mostranos, com insistência, a nossa pequenez diante do infinito do universo. Talvez, por essa razão, cria em muitos de nós as condições para o desenvolvimento de uma humildade muito grande. Porém, uma humildade diferente, porque é ativa, no sentido de que, ao reconhecer nossas fragilidades, nos faz orgulhosos em vencer, cotidianamente, tantos desafios. Voar é uma arte, é preciso inspiração.

Como fatos expressivos da minha vida profissional, sinto a sensação do primeiro voo solo, como cadete, e a promoção ao posto de Tenente Brigadeiro-do-Ar, o último da carreira militar na aeronáutica.

Como realizações, também cito duas: A primeira foi ter conduzido o grupo que concebeu conceitualmente, detalhou tecnicamente, e viabilizou o Projeto Sivam. Hoje, em plena operação, é considerado o mais complexo sistema de defesa e de proteção ambiental da atualidade. É gratificante saber que a Embraer, com as tecnologias adquiridas, no desenvolvimento dos aviões para o Sivam, conseguiu entrar em um mercado tão seletivo de aviões que ganhou, dos Estados Unidos, licitações na Grécia e no México para fornecer esses modelos. Os valores envolvidos nessas negociações foram superiores àqueles despendidos no Projeto Sivam. A segunda, foi ter sido escolhido para o posto diplomático de conselheiro das Nações Unidas. Foi uma imensa janela aberta para conhecer o mundo diplomático com as suas artimanhas e artificialismo”.

Texto: Marcos Antônio de Oliveira

1º Tenente-Aviador Júlio Dário Corrêa de Azevedo



para o Esquadrão de Caça de Fortaleza (Ceará) e, ali, aos 21 anos, concluiu o curso de piloto de caça, em jato.

A seguir, foi indicado para servir no lendário 1º Grupo de Aviação de Caça, já como líder da esquadrilha, na Base Aérea de Santa Cruz (RJ), onde continuou a brilhar como piloto e oficial de escol.

Cercado pelo respeito e admiração de todos quantos o conheceram, Júlio Dário nos deixaria em 31 de julho de 1963,

vitimado por inevitável acidente aéreo.

Tinha 23 anos quando faleceu. Era piloto de caça. Líder de Esquadrilha e tem, até hoje, forte memória entre os que o conheceram. Tanto na Força Aérea (onde era conhecido como Azevedinho) quanto no mundo civil, especialmente em Araxá, onde empresta seu nome à Casa do Menor Júlio Dário. Foi precoce e brilhante em todas as fases de sua vida.

Filho de Genaro Porfírio de Azevedo e de Maria de Lourdes Corrêa de Azevedo (Pepita). Nasceu em Araxá, no dia 1º de janeiro de 1940. Não se casou e não teve filhos.

Aos 16 anos, entrou para a Aeronáutica, por concurso, tendo-se matriculado na Escola Preparatória de Cadetes do Ar, em Barbacena/MG.

Como Cadete do Ar, na Academia de Força Aérea, no Campo dos Afonsos/RJ, destacou-se pela inteligência e por sua personalidade marcante.

Declarado Aspirante Aviador, aos 20 anos de idade, seguiu



A última foto de Júlio Dário. Maio de 1963. Ele morreria em julho do mesmo ano. A “Foto da Despedida”. Em primeiro plano: Júlio Dário (“Bulo”, como era chamado em família). Sentados: Dona Pepita, com o neto Genarinho, e Genaro, com a neta Graziela. De pé, José Maria França, os irmãos Maria da Glória, Paulinho, Noêmia, Tadeu, Aloysio e Zilda. Acervo: Noêmia da Paz Azevedo.

Fatos Marcantes

Acho que nos fizemos amigos desde o primeiro dia de conhecimento. Julio Dário Corrêa de Azevedo, o Azevedinho, chegou à EPCAR em Barbacena, entrando direto na minha turma, em 1956. Era um guri — assim nós passamos a tratá-lo desde o início — fora de série. Inteligente, atrevido, gozador, crítico, ferino e irreverente. Era um dos mais queridos companheiros da turma, a despeito de fazer-se extremamente chato e desagradável quando queria incomodar alguém. Nasceu em Araxá e, no Campo dos Afonsos, tivemos de agüentar, quase que diariamente, aquela chatiche de ouvi-lo, durante a revista do recolher, anunciar que já havia recebido o último número do "Correio de Araxá" e que os interessados deveriam aguardar a vez para lê-lo.

Como aspirantes, seguimos juntos para o Curso de Caça no 1/4º GAV em Fortaleza. Era um excelente piloto e tirou o curso de letra. Inteligente e estudioso, deu-se ao luxo de cometer algumas heresias dentro do sistema.

Como aquela quando o Wellington Carvalho criou as estrelas no macacão de vôo para cada 100 horas de Caça e inventou o bastão para quem completasse 500. O guri, ao completar 50 horas durante o curso, criou também o seu bastão. Uma vassoura, sem piaçava, que ele levava para a pista quando ia voar e deixava com o mecânico do avião. Teve instrutor querendo arrancar o couro dele!

No inverno de 63, ele deixou o bigode crescer. Quando ia para o expediente no trem da Base usando uma boina de pele, russa, estilo Gengis Khan, o Berthier, com quem o Azevedinho muito se parecia, invocou com o bigode logo de saída. Acho que não só pelo bigode, mas também pelo capuz. O "Belo" não gostava de concorrência. Eu me recordo que o guri recebeu ordem de aparar o bigode, mas não o fez. E aí começou a guerra. Um dia, ao entrar no rancho para o café da manhã, o Berthier e o Ruy Moreira Lima estavam na mesa do Comando, quando vi o Berthier cutucar o Ruy. Senti logo que vinha bronca. O Berthier pediu ao Azevedo a carteira de identidade, obviamente, para mostrar ao Ruy o desacordo entre a foto e o bigode. E ele, com aquele seu jeito meio cínico e angelical, tirou duas identidades do bolso e perguntou, na maior cara de pau, qual a que o Berthier queria ver: "a com bigode, ou a sem bigode?" Ele era assim. Havia-se dado ao trabalho de tirar outra identidade só para ter a chance de algum dia, dar uma sacaneada no Berthier.

O Azevedinho teve vida curta. No dia 31 de julho de 1963, logo após o almoço, ele me levou de T-6 ao aeroporto "Santos Dumont", Rio de Janeiro. Eu ia registrar o meu filho de quem ele seria padrinho. Lembro que na hora de fazer o registro, ainda tive uma última dúvida. Pretendia que ele se chamasse Júlio em homenagem à minha mãe, mas mudei de idéia, pois ele ia ficar muito convencido. Logo que cheguei em casa, recebi a ligação de Santa Cruz. O T-6 se acidentara na Restinga da Marambaia, provavelmente na hora exata em que eu registrava o Paulo Dário. E ele morreu sem saber que eu havia registrado meu filho com o segundo nome dele. E que, na verdade, é como nós o chamamos hoje, Dário.

Pois é, já se vão mais de 40 anos. Como o tempo passa! Guri, olhe pelo teu afilhado.

Texto: Cel. Paulo Pinto.



Júlio Dário.
Acervo: Maria da Glória de Azevedo Penna.

Coronel-Aviador Wander Montandon



Nasceu em Araxá. Filho de Aldemar Montandon e Adélia Scaff Montandon. Casou-se com Sônia Timmers Montandon, e são seus filhos: Alexandre, Renato e Marcelo.

Terminados os estudos preliminares em Araxá, ingressou na Escola Preparatória de Cadetes do Ar em Barbacena/MG, onde concluiu o segundo grau.

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL:

Em 1972, depois de concluir o Curso de Engenharia Aeronáutica no ITA – Instituto Tecnológico de Aeronáutica, com duas Menções Honrosas, nos Departamentos de Aerovias e de Projetos da Divisão de Aeronáutica, foi trabalhar no Parque de Material

Aeronáutico dos Afonsos.

Em 2006 construiu e voou em duas réplicas do avião 14 Bis, como parte das comemorações do centenário do nascimento de Santos Dumont.

No DAC, planejou e implantou um novo sistema de vistoria de aeronaves civis que continua em vigor, sem alterações.

Participou, brilhantemente, de vários outros trabalhos, como a implantação do Programa Nacional do Álcool, o primeiro projeto de motor totalmente brasileiro. Todos com resultados positivos, como o avião de Treinamento Universal T-25 que voou com álcool, e um Bandeirante com Prozene, tendo o mesmo desempenho dos combustíveis

originais. Tecnologia essa, disponível no CTA (Centro Técnico Aeroespacial).

No final de 1982, seguiu para Roma, Itália, onde foi o Vice-Diretor do Grupo de Trabalho que fiscalizou o desenvolvimento e construção do avião AM-X, um programa conjunto entre os Governos do Brasil e da Itália, com a participação das empresas brasileiras EMBRAER e CELMA (Companhia Eletromecânica) e empresas italianas.

Em 1987, retornou ao Brasil, passou para a reserva da Aeronáutica e foi trabalhar na CELMA, em Petrópolis/RJ, para coordenar a implantação, com sucesso, da fabricação de peças de motores aeronáuticos.

Em 1990, assumiu o cargo de Diretor da recém criada Diretoria Industrial. Após a privatização da CELMA, retornou a São José dos Campos.

Representou o Brasil na "CEL Aerospace Test Equipment", uma empresa canadense, que produz equipamentos de testes de motores aeronáuticos e seus componentes.



Sônia e Wander com os filhos, noras e netos no batismo de Leticia.

Em 1999, foi convidado para implantar e dirigir o Curso de Ciências Aeronáuticas na Universidade de Uberaba, com o objetivo de formar pilotos para a Aviação Civil, com nível superior. A primeira turma de Bacharéis em Ciências Aeronáuticas da Universidade de Uberaba colou grau no mês de outubro de 2002. Nove turmas já estão formadas.

Participou do projeto "14 Bis - 100 Anos Depois" como responsável técnico. Esse projeto visou construir três réplicas fiéis do '14-

Bis', como parte da comemoração do "Centenário do 1º Vôo Homologado do Mundo", realizado por Santos Dumont em 12 de novembro de 1906. Objetivo: a primeira réplica voaria nos céus do Brasil e também na França, no Campo de Bagatelle o mesmo local do primeiro vôo de Santos Dumont. A segunda réplica destinada ao Museu Aeroespacial do Campo dos Afonsos/RJ. E a terceira, para o Museu del' Air, em Paris.

Um Fato Marcante

"Quando a um fato marcante, tive vários mas selecionei um que me tocou profundamente. A construção e vôo da réplica do '14-Bis' em 1973, como parte das comemorações do Centenário de Nascimento de Santos Dumont. Em 1956 havia sido construída a primeira réplica do '14-Bis' para as comemorações do cinquentenário do Primeiro Vôo. Essa réplica fora construída no Parque dos Afonsos/RJ.

Pela experiência e tradição o Parque dos Afonsos foi escolhido para a construção de outra réplica do '14-Bis', quando do Centenário de Nascimento de Santos Dumont.

Como eu era o único Engenheiro Aeronáutico do Parque fiquei encarregado de coordenar os trabalhos.

O prazo era curto e o projeto de 1956 devia ser aproveitado. Todavia, a réplica de 1956 havia sido doada ao governo do Uruguai. No Brasil, não existia um Museu Aeronáutico onde pudesse ser abrigado. O Governo Uruguai havia comemorado o Cinquentenário, com tal ênfase, como se Santos Dumont fosse uruguaio e não brasileiro.

Para dar conta do recado no prazo disponível, fomos obrigados a entrar num esforço de guerra. Trabalhávamos da 6:00h da manhã até a meia-noite.

Infelizmente não conseguimos terminar os trabalhos em tempo de executar o vôo no dia 20 de julho, data do aniversário de Santos Dumont. Nova data foi marcada para a realização do vôo, que aconteceu no dia 25 de agosto de 1973, dia do nascimento de Duque de Caxias.

Na última semana, a equipe recebeu um grande reforço que me encheu de orgulho. O meu pai foi para o Rio assistir o vôo, tendo chegado com uma semana de antecedência, e como não era homem de ficar parado se ofereceu para ajudar como mão de obra direta, na construção da réplica. Aceitei na hora. Lógico. Ele se integrou perfeitamente com a equipe, trabalhando em perfeita sintonia com todos. Um dos trabalhadores me chamou a atenção para um fato curioso: o papai tinha um problema de audição, o que nos obrigava a falar mais alto. Um dos serralheiros tinha problema semelhante. No meio de todo o barulho, os dois se comunicavam em voz baixa e se entendiam.

No dia 25 de agosto, finalmente, conseguimos realizar o vôo, na presença da imprensa e de um numeroso público. Sucesso total. Minha sogra presenteou-me com uma medalhinha de ouro com a silhueta do '14-Bis' gravada.

Realmente este evento marcou a minha vida. Ainda hoje sou conhecido como o piloto do '14-Bis'."

Texto: Wander Montandon

Major-Brigadeiro-do-Ar Ramon Borges Cardoso



Sônia Maria e Ramon.



Ramon e suas duas filhas, Thais e Bruna.

CURSOS REALIZADOS:

- . Tática Aérea – escola de Aperfeiçoamento de Oficinas da Aeronáutica – EAOAR;
- . Aperfeiçoamento de Oficinas – Escola de Aperfeiçoamento de Oficinas da Aeronáutica – EAOAR;
- . Estado-Major / Superior de Comando – Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica – ECEMAR;
- . Política e Estratégia Aeroespaciais – ECEMAR.
- . Piloto Operacional de Transporte Aéreo, de Transporte de Tropa e de Reabastecimento em Voo.

PRINCIPAIS FUNÇÕES:

- . Oficial de Operações do 2º Esquadrão de Instrução Aérea no CATRE
- . Chefe de Seção de Instrução do 1º/9º GAV – Manaus
- . Chefe de Seção de Instrução do 1º GTT – Afonsos/RJ
- . Instrutor na Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais do Exército Brasileiro
- . Oficial de Operações do Primeiro Grupo de Comunicação e Controle – 1º GCC
- . Oficial de Operações do 2º/2º GT – Base Aérea do Galeão
- . Assessor de Operações Militares do Diretor de Eletrônica e Proteção ao Voo
- . Chefe da Divisão Técnica do CINDACTA 2
- . Chefe da Divisão Operacional do CINDACTA 2
- . Comandante do 2º/2º GT – Base Aérea do Galeão
- . Diretor Técnico e Operacional da CISCEA
- . Comandante do CINDACTA 2
- . Adido de Defesa e aeronáutico na Argentina
- . Chefe do Estado-Maior do Comando Geral de Apoio – COMGAP
- . Vice-Diretor do Planejamento do DECEA
- . Presidente da Comissão para Coordenação do Sistema de Vigilância da Amazônia – CCSIVAM
- . Presidente da Comissão para Coordenação do Sistema de Controle do Espaço Aéreo – CISCEA
- . Comandante do Segundo Comando Aéreo Regional
- . Chefe de Gabinete do Comandante da Aeronáutica
- . Atualmente é vice-diretor do DCEA (Departamento de Controle do Espaço Aéreo)

Recebeu diversas condecorações nos patamares mais elevados das Forças Armadas Brasileiras, tanto no Brasil como no Exterior.

Ramon Borges Cardoso nasceu em Araxá, no dia 16 de fevereiro de 1949, filho de Benedito Cardoso Vilela e Maria Aparecida Borges Vilela. Casou-se em primeiras núpcias com Eveline Pontes. É casado com Sônia Maria Liz Cardoso. Tem duas filhas: Thais Pontes Cardoso e Bruna Pontes Cardoso e um neto, Raphael.

Após os primeiros estudos em Araxá ingressou na Escola Preparatória de Cadetes do Ar onde concluiu o 2º grau, em 1965.

Recebeu diversas condecorações nos patamares mais elevados das Forças Armadas Brasileiras, tanto no Brasil como no Exterior.

Fatos Marcantes

“Houve uma missão de socorro a uma aeronave avariada, em uma pista de uma fazenda no interior do Pará. O grande, porém, foi ver que a aeronave estava parada bem no meio da pista, o que impossibilitava a aterrissagem, tanto de um lado quanto de outro, com o ‘Búfalo’ que Ramon comandava. Não teve dúvidas, viu um pasto ao lado e ali desceu para descarregar o material”.

“Enquanto Tenente em Manaus, Ramon participou de uma missão de apoio, a uma equipe que se encarregava de abrir uma pista no meio da floresta. Essa equipe estava sem rádio há uma semana. E não havia onde aterrissar. Quando foi avistada uma clareira que havia sido aberta, Ramon lançou uma caixa com suprimentos para a equipe. Esta equipe só foi resgatada dias depois, através de outra missão e, desta vez com helicópteros.”

Texto: Bruna Pontes Cardoso

Tenente-Coronel Aviador Homero Montandon



Homero Montandon, nascido em Araxá no dia 19 de outubro de 1963, filho de Wagner Montandon e Neusa Maria Araújo Montandon. Casado com Patrícia Ravenna Sanders Montandon, tem três filhos: Arthur, Matheus e Thiago. cursou o primeiro grau no Grupo Escolar Delfim Moreira (primário) e no Colégio Dom Bosco (ginásial) e o segundo grau na Escola Preparatória de Cadetes do

Ar, em Barbacena/MG.

Pilotou mais de vinte tipos de aviões, sobressaindo o Xavante, F-5E, Tucano, Mirage III, AMX, F-16 "Falcon", F-15B "Eagle", Mirage 2000, EMB-135BJ "Legacy", EMB-145RS, Boeing 777-200 e Falcon 900EX.

Em 1988 foi indicado pelo Ministério da Aeronáutica para concorrer à seleção do primeiro astronauta brasileiro.

CURSOS REALIZADOS:

- . Curso de Formação de Oficiais-Aviadores pela Academia da Força Aérea, em Pirassununga/SP, declarado Aspirante-Oficial-Aviador em 1985;
- . Curso de Formação de Pilotos de Caça, no 2º Esquadrão do 5º Grupo de Aviação (2º/5ºGA), em Natal/RN, no ano de 1986;
- . Curso de Líder de Esquadrilha de Caça, no 1º Esquadrão do 4º Grupo de Aviação (1º/4ºGA), em Fortaleza/CE, em 1988;
- . Curso de Piloto Operacional em F-5E e Piloto de Defesa Aérea, no 1º Grupo de Aviação de Caça (1ºGavCa), no Rio de Janeiro, em 1990;
- . Curso de Piloto de Ensaio em Vôo, no Instituto de Aeronáutica e Espaço do Centro Tecnológico da Aeronáutica (JAE/CTA), em São José dos Campos/SP, em 1996;
- . Estágio de aperfeiçoamento de Ensaio em Vôo, em Istres/França, em 2001;
- . Curso de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, na Universidade da Força Aérea, no Rio de Janeiro, em 2003.

Um Fato Marcante

"Relatar um fato marcante ou pitoresco na minha vida, como aviador, é algo que me faz parar para pensar um pouco, afinal foram 22 anos de atividades contínuas.

Os anos de cadete, por ser o início, quando ainda estamos aprendendo são cheios de fatos que, agora, eu posso achar engraçado, mas na época, me tiravam o sono e me encharcavam o macacão de suor.

Os anos na Aviação de Caça foram tempos de pura magia. Éramos um grupo de pilotos com vinte e poucos anos, no auge da juventude e do vigor.

Depois, veio a época do Ensaio de Vôo, com várias passagens marcantes.

Então, qual fato merece ser destacado entre tantos?

Escolhi um que me pareceu singular, tanto pelas circunstâncias que o envolveu, como pelo desafio que representou.

Trata-se da avaliação do Boeing 777-200, que uma equipe técnica do então Centro Técnico Aeroespacial, sediado em São José dos Campos/SP foi realizar em Seattle, EUA, em setembro de 2001. Eu era o piloto de provas dessa equipe formada por engenheiros de várias especialidades, totalizando cerca de dez a doze pessoas.

Resumindo; este Boeing 777-200 era a maior e mais sofisticada aeronave que eu iria pilotar, realizando testes para que sua operação, no Brasil, fosse autorizada.

Chegamos em Seattle no sábado, e, na segunda-feira tivemos a primeira reunião com a equipe da Boeing. Aí, amanheceu a terça-feira, dia 11 de setembro, aniversário de 9 anos de meu filho mais velho, Arthur.

As notícias dos atentados às Torres Gêmeas, de Nova York, nos surpreenderam no café da manhã. E nos dirigimos ao trabalho na fábrica da Boeing, junto com seus funcionários tão assustados quanto nós.

O que dizer de fatos como estes? Não tínhamos o que dizer.

Assim, passamos aquela terça-feira. As reuniões prosseguiram normalmente, embora não soubéssemos aonde aquela coisa ia parar, imaginando que, porque não, a própria Boeing poderia ser um dos alvos selecionados.

Naquela noite, na madrugada, fui acordado no meu quarto. Um policial alto, forte e louro, parecendo sair de filmes da TV, acompanhado do gerente do hotel, interpelou-me sobre o nosso carro. Ele procurava por uma van preta; nós havíamos alugado um outro modelo, de cor vermelha. O policial verificou o passaporte de serviço brasileiro e se foi. De toda a equipe, somente eu, o piloto da turma, havia sido questionado. Deduzi, depois, que havia sido "averiguado" por suspeita de envolvimento naqueles fatos que transtornaram o mundo e abalaram a sociedade americana.

As três semanas seguintes transcorreram repletas de reuniões. Chegara, finalmente, o dia do vôo. Todos os procedimentos no ar foram novamente comentados, com especial ênfase ao teste de apagamento ou reacendimento de um dos motores e demais situações, que pudessem evoluir para uma emergência. O piloto chefe da Boeing, que me acompanhou como co-piloto (e piloto no caso emergência real), Comandante Frank Santoni, comentou ao final: "You did a good job!" ou seja, você fez um bom trabalho!

Eis aí este fato que, para mim, foi muito marcante. Por quê? Porque representou o meu maior desafio como piloto e como profissional e a circunstância e tudo o que significou para o mundo em geral, os fatos ocorridos no dia 11 de setembro.

Aniversário de 9 anos de meu filho, Arthur."

Texto: Homero Montandon



Em primeiro plano, Thiago. Atrás, da esquerda para a direita: Matheus, Patricia, Homero, Wagner e Arthur.

FUNÇÕES DESEMPENHADAS:

- . Piloto de Caça no 1º/4ºGAv e Oficial do Esquadrão de Suprimentos e Manutenção da Base Aérea de Fortaleza/CE, de 1987 a 1989;
- . Piloto Operacional em F-5E e oficial de sistema d'armas do 1ºGAvCa, no período de 1990 a 1993, tendo sido instrutor nos anos de 1992 e 1993;
- . Instrutor de Caça, na aeronave AT-26 Xavante, e Comandante de Esquadrilha no 2º/5ºGAv, nos anos de 1994 e 1995;
- . Piloto de Provas na Divisão de Ensaio em Voo do CTA;
- . Instrutor da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, desde 2005.

1º Tenente-Aviador Paulo Enéas de Paiva Araújo



Paulo Enéas nasceu no dia 22 de junho de 1977, filho de Douglas Antônio de Araújo e Célia de Paiva Araújo. Casou-se recentemente com Álysse Rocha.

Fez os primeiros estudos em Araxá e, em 1997 prestou concurso para a Escola Preparatória de Cadetes do Ar, em Barbacena/MG. Foi aprovado com distinção e, naquela Escola, concluiu o Segundo Grau, e foi matriculado na Academia da Força Aérea Brasileira (AFA), em Pirassununga, no Curso de Formação de Oficiais Aviadores (CVOAv).

Declarado Aspirante em 2002 foi servir em Fortaleza/CE e posteriormente em Manaus/AM, e, ali, foi promovido a 1º Tenente, servindo atualmente no 7º Esquadrão de Transporte Aéreo. É piloto de C-95 Bandeirante e de C-97 Brasília.



Célia de Paiva e Douglas Antônio de Araújo (pais).

Paulo Enéas ainda é jovem. O futuro lhe reserva histórias incríveis para contar. Certamente terá uma carreira brilhante e sua trajetória será grande e repleta de feitos surpreendentes como os dos que antecederam.

Brigadeiro-Engenheiro Milton Marques de Almeida

Fazem parte da Força Aérea Brasileira, não apenas aviadores. Também engenheiros, médicos e vários outros profissionais compõem esta entidade, que trabalha para a grandeza e o desenvolvimento do Brasil.

Milton é um deles. Engenheiro e araxaense, nascido em 21 de outubro de 1926. Seus pais: Edmundo Pereira Marques e Rita de Almeida Marques. Casou-se com Thereza Alves Marques de Almeida, com quem teve dois filhos: Márcia e Marcelo.



Milton e Thereza.

Seus primeiros estudos os fez em Uberaba/MG, no Grupo Escolar Brasil e no Ginásio Arquidiocesano.

Continuou os estudos em Ouro Preto/MG, e, posteriormente, no ITA, Instituto Tecnológico de Aeronáutica, em São José dos Campos/SP. Profissionalmente, viajou 33 vezes ao exterior.

Foi agraciado com diversos títulos e medalhas, como prova de reconhecimento pelo seu trabalho e competência.

CURSOS REALIZADOS:

- . Engenharia Aeronáutica - ITA;
- . Aperfeiçoamento de Oficiais - Cumbica/SP;
- . Direção de Serviços - Escola de Comando e Estado Maior da Aeronáutica - RJ;
- . Política e Estratégia, Segurança e Desenvolvimento Nacionais - Escola Superior de Guerra do Estado-Maior das Forças Armadas, no RJ.

FUNÇÕES DESEMPENHADAS:

- . Chefe de Subdivisão Técnica, Inspeção e Controle de Produção - Parque de Material Aeronáutico dos Afonsos/RJ.
- . Diretor Técnico do Parque de Material Aeronáutico de Recife/PE.
- . Subchefe da Comissão de Fiscalização e Recebimento de Aeronaves - Arizona, EUA.
- . Diretor Técnico do Grupo de Suprimentos e Manutenção do Galeão/RJ.
- . Diretor Técnico da Companhia Eletrônica CELMA - Petrópolis/RJ.
- . Subdiretor do Sistema de Material Aeronáutico/RJ.

AEROCLUBE DE ARAXÁ

O primeiro pouso de um avião em Araxá aconteceu em 1938, através da antiga Companhia Aérea, a "Panair". A pista de pouso localizava-se no Barreiro.

O jornalista Assis Chateaubriand, proprietário dos "Diários Associados", o maior órgão de comunicação nacional, lançou, na década de 40, o projeto: "Dê Asas à Juventude". Essa idéia se estendeu por todo o território brasileiro, e, como consequência, vários Aeroclubes foram criados.

Em junho de 1941, pessoas expressivas da comunidade araxaense reuniram-se para a formação de uma "Sociedade de Navegação Aérea". Dois meses depois, em 09 de agosto de 1941, o Aeroclub de Araxá, criado com o objetivo da formação de pilotos, teve o registro de seu estatuto assinado pelo oficial José Franklin de Oliveira.

Todavia o marco oficial da criação do Aeroclub de Araxá

resultou do esforço de um grupo de jovens araxaenses, que pleitearam junto ao DAC – Departamento de Aviação Civil a criação do Aeroclub.

Eram seis: **Dr. Walter Santos, (o primeiro araxaense a sobrevoar a cidade e, também, o primeiro presidente do Aeroclub)**, Carlos Rosa – "Carlito" (o segundo araxaense a conquistar os céus de Araxá), Romeu Rodrigues Valle, José Reinaldo Botelho, Augusto Campos Montandon e Augusto Eduardo Montandon. Esse foi o grupo inicial e que, sem dúvida, marcou a criação oficial do Aeroclub de Araxá. Eles compuzeram a primeira turma de formandos do Aeroclub local.

De início, esse 1º grupo de pilotos utilizava-se do campo de pouso do Barreiro. Todavia, dificuldades surgiram, levando-os a buscar novos caminhos.

E, com pás e enxadas, esses bravos pioneiros fizeram o

serviço de capina, retiraram as pedras, conseguindo, assim, a realização de um sonho, a construção da sede própria: o Campo de Aviação, onde hoje se localiza o atual aeroporto e de onde passariam a fazer suas decolagens e pousos.

Era uma situação perigosa. O "levantar vôo" deveria ser realizado contra o vento e, exatamente nesse sentido, um barranco havia sido cortado.

O primeiro avião doado ao Aeroclub de Araxá chegou no dia 21 de junho de 1942, através do DAC - Departamento de Aviação Civil. Prefixo PP-TOS, e foi batizado com o nome de "Dr João Teixeira Soares".

Com essa doação, o processo de fundação do Aeroclub de Araxá, criaria nova força. Inúmeros os jovens que conseguiram o brevê e cujos nomes encontram-se arquivados no SAPP - Setor de Arquivos, Pesquisas e Publicações da FCCB - Fundação Cultural Calmon Barreto e nos arquivos do Aeroclub.

Entre 1943/1950, novos membros ingressaram no Aeroclub e, ali, tiraram o seu brevê.

Mais tarde, foi conseguida, através da Prefeitura Municipal de Araxá, a construção do Aeroporto Caetitu, hoje Aeroporto "Romeu Zema".

Dessa época em diante, vários presidentes, instrutores e alunos passaram pelo Aeroclub de Araxá. Cada um deles contribuindo para as conquistas do espaço aéreo araxaense.



Brevetados Aeroclub.



Membros do Aeroclub 1943/1945: Gilberto Fonseca, Geraldo Montandon, Wilson Alvarenga, Augusto Eduardo Montandon, Carlito Rosa, Luiz Gomes, Álvaro Cardoso (Prefeito Municipal de Araxá), Tobias Ribeiro de Paiva, Augusto Campos Montandon, Augusto Sanches Montandon e Aldemar Montandon. Acervo: Gilberto Fonseca.

A partir de hoje, o Aeroclube de Araxá passa a denominar-se:
Aeroclube de Araxá “Abel Neupmann”.

O Hangar do Aeroclube de Araxá, que data de 1948, passa a denominar-se:
Hangar “Augusto Eduardo Montandon”.

A Sala de Instruções do Aeroclube de Araxá passa a denominar-se:
Sala de Instruções “Nice de Toledo Santos”.

Guater Goulart Jr.



Nasceu em Araxá, em 20 de outubro de 1958. Filho de Gualter Goulart e de Eunice Cardoso Goulart, é casado com Déborah, com quem tem dois filhos: os gêmeos João Vitor e Pedro Henrique.

Terminando seus estudos no Grupo Escolar Delfim Moreira, e no Colégio Dom Bosco, fez o curso colegial em Ribeirão Preto/SP. Graduando-se em Análises Clínicas, formou-se posteriormente em Direito, pela Faculdade de Direito do Triângulo Mineiro. Retornando a Araxá, passou a exercer a advocacia há 23 anos.

Pós-graduou-se em Direito Processual Civil, além de efetiva participação em dezenas de cursos, simpósios, congressos, etc, inclusive como professor ou palestrante.

Além da advocacia liberal, advoga para empresas, bancos, sindicatos, etc. Foi assessor jurídico

da Câmara Municipal de Araxá, atualmente chefiando o Departamento Jurídico da Prefeitura Municipal.

Em todas as suas formações foi o orador das turmas, inclusive dos formandos da Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra, turma de 1995.

Com intensa participação nos mais variados setores de atividades, foi diretor da 33ª Subseção da Ordem dos Advogados do Brasil, por 9 anos, tendo sido seu Presidente de 2001 a 2003, e delegado da Caixa de Assistência dos Advogados de Minas Gerais, de 2004 a 2006. Membro de vários conselhos do município, Vice-Presidente da Fundação Maçônica, sendo atualmente o Venerável

Mestre da Loja Maçônica Luz e Progresso. Secretário do Conselho Deliberativo do Girassol Clube de Campo. Atualmente preside o Clube dos amantes do Vinho, o Conselho Deliberativo do Clube Araxá, a Casa do Menor Júlio Dário e o Aeroclube de Araxá.

Poeta e escritor, há 8 anos é também debatedor do programa Araxá Hoje, transmitido pela Rádio Imbiara.

Foi o idealizador da criação do serviço de quimioterapia que assiste aos pacientes oncológicos.

Texto: Gualter Goulart Júnior.



Gualter, Déborah e os gêmeos João Vitor e Pedro Henrique.

Abel Neupmann



Filho de mãe italiana e pai descendente de alemães, Abel Neupmann nasceu no dia 14 de outubro de 1923, em Capivari, cidade do interior de São Paulo. Passou a infância em Itu, onde sua família vivia em uma espécie de colônia com fortes traços da cultura italiana.

Com a garra característica dos estrangeiros que vieram para o Brasil, teve seu primeiro trabalho aos 7 anos de idade, carregando filmes da rodoviária para o cinema e ajudando a lavar copos no Bar do alemão.

Formado no Liceu de Artes e Ofícios de Itu, mudou-se para o Rio de Janeiro, onde cursou a Escola de Formação de Pilotos e Instrutores do

Brasil. Atendendo a um convite do Dr Walter Santos, veio trabalhar em Araxá, em janeiro de 1944. Diante de várias opções, escolheu Araxá por influência de sua mãe. Muito religiosa e admiradora de Dom José Gaspar, apostou ser boa a terra do ilustre araxaense.

Prestou serviços de instrutor de pilotagem durante 6 anos, habilitando vários alunos. Como não havia recursos de transporte naquela época, participou ativamente de trabalhos comunitários usando a facilidade do transporte aéreo, para atender às necessidades da população.

Concursado, ingressou no Banco do Brasil, em março de 1949,



Josina.

onde trabalhou até aposentar-se.

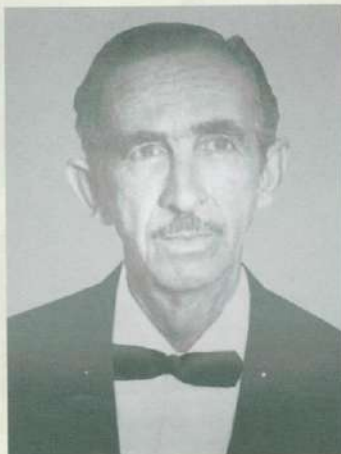
O casamento com a araxaense Josina Pereira Marques Neupmann solidificou suas raízes em Araxá, cidade onde nasceram seus filhos: Sérgio, Patrícia, Nidia, Abel Jr e seus dez netos."

Texto: Nidia Neupmann Takata

"Presenteou-nos com a beleza dos ensinamentos, com a sabedoria na formação de vidas íntegras e com o amor semeado nos corações que o guardarão para sempre".

Texto: Suzana Neupmann Takata

Augusto Eduardo Montandon



"Era um poeta!

Escrevia versos, de grande inspiração, temperados com o romantismo que lhe era peculiar. Tinha uma preferência especial por sonetos.

Era um contemplativo. Admirava e apreciava a natureza, os pássaros em especial, os animais e as plantas. Os crepúsculos o seduziam... Ele sabia interpretar como ninguém o significado das cores e as miragens deslumbrantes que lhe eram proporcionadas nos finais de tarde. Nas varandas, numa confortável cadeira, fixava o seu olhar perdidamente no infinito, e, invariavelmente, exclamava elogios àqueles momentos.

Era um homem simples, um

curioso, um intelectual. Passou a vida colecionando livros e revistas, que a todos lia. Herdou, de seus ancestrais suíços, as habilidades de relojoeiro. Consertava relógios por prazer. Não só os reparava, mas construía as peças, por mais detalhadas que fossem. Relógios antigos? Não os deixava perecerem, esquecidos nos armários de entulhos das casas e fazendas. Recolhia-os como filhos e os ressuscitava, num minucioso trabalho de restauração, da caixa ao mecanismo, que nas paredes de casa, passavam a pulsar harmonicamente.

Seu pioneirismo nas artes fotográficas é incontestável.

Já nos anos quarenta

documentava, em filmes 8 mm., as cenas da família, os passeios, as romarias, as festas, a cidade, enfim, os momentos e lugares que deveriam ser perpetuados. Também foi um entusiasta das comunicações. Seu prefixo de rádio amador era PY4 GF, sendo onipresente nas "rodadas" dos aficionados a esse importante meio de comunicação da época.

Era uma criança crescida, fascinado pela vida, pela família, pela tecnologia incipiente da época. Fazia brinquedos, pipas, carrinhos, aeromodelos, com os quais brincava com seus filhos, que eram "poucos", só oito, como sempre dizia. "Se sua mãe quisesse, teríamos muitos mais"!! Quando questionado de qual deles gostava mais, respondia: "dos ausentes e dos doentes".

Aviação? Aviões eram a sua maior paixão!!!

Foi um dos primeiros pilotos a ser brevetado pelo Aero clube de Araxá, no começo dos anos 40. Entendia, curti e participava de tudo o que se referia à aviação.

Era, inevitavelmente, protagonista das experiências e aventuras

Nice de Toledo Santos



Nice de Toledo Santos nasceu em São Paulo em 23 de janeiro de 1921. Em 1944 formou-se no magistério. Devido aos cargos de gerência que seu pai exerceu em várias cidades, morou por todo o interior de São Paulo.

Em 1942 fez o curso de pilotagem e, aos 19 anos, conseguiu o seu brevê. Sempre recebeu o carinho de seus companheiros pilotos e autoridades, em diversos locais que se apresentou.

Casou-se aos 31 anos em Poços de Caldas, com Sebastião Moreira. Enviuvando-se ainda grávida, nasceu-lhe a filha, Izilda.



Gustim e Elizena.

aeronáuticas na região de Araxá. Soube curtir o avião — mais glamouroso e mais fascinante que nos dias atuais, não só como hobby e instrumento de maiores emoções, mas também como ferramenta de documentação fotográfica. Deixou importante acervo de fotos aéreas de Araxá e região. Exerceu a profissão do tabelião do 1º Ofício de Araxá por mais de 40 anos!!

Augusto: esguio, alegre, religioso e culto, a cada dia louvava a vida!

Eclético e inspirado: o piloto pioneiro, o rádio amador, o relojoeiro, o poeta, o romântico, o artista, o amigo, o conselheiro, o exemplar pai de família, nasceu em Araxá, no dia 14 de fevereiro de 1913. Casado, por mais de 50 anos, com Elizena Carvalho Montandon, tinha oito filhos e 20 netos quando faleceu, para tristeza de todos que o conheceram, em 26 de junho de 1990."

Texto: Avenor Augusto Montandon

Teve 6 netos: Eugênia Maria, Paula Carolina, João Guilherme, Lúcio Flávio, Tassiana Cristina e Flávia, filhos de Izilda e Carlos Lúcio de Ávila Ribeiro. Todos orgulhosos desta avó tão diferente e divertida.

D. Nice é uma senhora de 86 anos, saudável, exemplo de coragem e determinação. Em 1997 foi homenageada pela Rede Integração, com uma bela reportagem e um vôo panorâmico onde matou a saudade de pilotar.

Em 2006 recebeu nova

homenagem, desta vez pelo Aero clube local, na comemoração dos 60 anos da entidade.

E, hoje, 24 de abril de 2007, a Sala de Instruções do Aero clube passa a chamar-se: Sala de Instruções "Nice de Toledo Santos", numa deferência do Aero clube de Araxá.

Depois de muitas aventuras, escolheu para viver esta bela e acolhedora cidade. Reside em Araxá há 25 anos e daqui não pretende mais sair.

Vive das belas recordações da juventude, mantém ainda sua jovialidade e gosta acima de tudo, de "agradar" aos netos.
Texto: Izilda Maria de Ávila Ribeiro



Nice com a filha Izilda.

Vários araxaenses emprestam, hoje, sua competência e conhecimentos a empresas e pessoas físicas, na área da aviação.

Atualmente, quatro araxaenses fazem parte dos quadros de pilotos de importantes companhias aéreas brasileiras.

AVIAÇÃO COMERCIAL



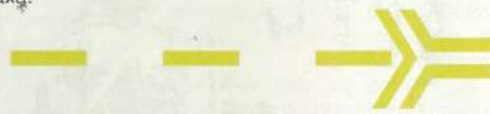
Os irmãos Amauri, Heitor e José Augusto Montandon Capuzzo.

Três irmãos. Três destacados pilotos. Amauri, Heitor e José Augusto Montandon Capuzzo.

Filhos de Amauri Capuzzo e Ana Augusta Montandon Capuzzo (Ninita).

Amauri (pai), natural de Araraquara/SP. Ninita (mãe), filha de Augusto Eduardo Montandon, formando da 1ª Turma de Pilotos do Aeroclube de Araxá.

Na Aviação Brasileira, tanto militar quanto civil, o nome Montandon sempre esteve presente, engrandecendo Araxá.



Amauri Montandon Capuzzo



Formou-se no ano de 1986 em aviação pelos Aeroclubes de Itápolis e Ribeirão Preto/SP.

Durante 8 anos dedicou-se à aviação executiva em jatos de pequeno porte.

Voou pela VASP em rotas internacionais, MD-11, durante 3 anos.

Integrante da GOL, é hoje Comandante e instrutor de Boeing 737 NG.

Aeronaves voadas: a maioria da série dos Lear Jets, MD-11 e Boeing 737-700/800. Tem mais de 11.500 horas de voo.

Local e data de nascimento: Araxá/MG, em 08/09/1968.

Casou-se em (primeiras núpcias) com Ana Luiza Barros.

Tiveram uma filha: Ana Victória. Casou-se em (segundas núpcias) com Lara Vanessa Rojas Rascoe. Têm uma filha: Isabela.

Ana Victória, Amauri, Isabela e Lara Vanessa. (Juntos, torcendo pelo Brasil na Copa de 2006).



Heitor Montandon Capuzzo



Nasceu em Araxá no dia 16/08/1973.

Formado em Farmácia pela UNESP de Araraquara/SP desenvolveu importante trabalho na USP, no Projeto "GENOMA" (seqüenciamento de DNA).

Sua vocação, todavia, exigia vôos mais altos. Pelo Aeroclube de Itápolis/SP, formou-se em aviação e, hoje, faz parte do primeiro grupo de pilotos da TAM, voando o Airbus 319 e 320.

Tem cerca de 3.500 horas de voo.



José Augusto Montandon Capuzzo



Comte José Augusto e seu irmão Comte Amauri

Formado em aviação pelos Aeroclubes de Itápolis e Ribeirão Preto/SP, voou, por 3 anos, em jatos de pequeno porte na aviação executiva.

Antes, em 1987, viveu nos EUA em Medford no Oregon.

Ingressando-se na VASP, passou a residir em Quito, voando o DC-10 na empresa Equatoriana que fazia parte do grupo VASP.

Ainda na VASP, voou o DC-

11 em rotas internacionais.

Aeronaves voadas: Lear Jet, DC-10, MD-11 e Boeing 737-700/800.

Atualmente é comandante do Boeing 737 da GOL, tendo aproximadamente 11.500 horas de voo

Local e data de nascimento: Araxá em 09/04/1970.

Casou-se com Cassiana Drummond Lemos Capuzzo.



Cassiana e José Augusto

Eduardo Henrique Cunha Porfírio



Filho de Ronaldo Alencar Porfírio Borges e Magaly Cunha Porfírio Borges, nasceu no dia 1º de dezembro de 1977.

Por ser filho de oficial da Força Aérea Brasileira, passou sua infância e adolescência entre pilotos e aviões, e, na juventude, residiu na República do Panamá, (1987/1989) e nos EUA, (1995/1996).

Cursou Ciências Aeronáuticas na Universidade de Uberaba, formando-se na primeira

turma daquele curso (jul/2002).

Durante 3 anos foi instrutor de voo e coordenador dos cursos de piloto privado, piloto comercial e piloto de ultra leve no Aero clube de Araxá. Por suas mãos formou-se um grande número de pilotos.

Em 2004 foi credenciado como examinador de voo pelo antigo

Departamento de Aviação Civil (DAC) — atual ANAC — e, hoje, com cerca de 2.000 horas de voo, é piloto da Total Linhas Aéreas.

Aeronaves voadas: ATR 72-210, ATR 42-500/300, PA-34 Sêneca e vários monomotores.



Eduardo Henrique, Marina e a filha Sofia.

Quem foi Quem

Thiers Botelho



Descendente da família Arrudas Botelhos e Sampaio que chegou ao Brasil em 1654. Trouxe, como herança política, nomes de importantes membros da família que já estavam no Brasil.

Nasceu em 1879 em Araxá/MG, filho de Antônio Theodoro da Silva Botelho e Mariana Isabel Botelho.

Trazia na sua essência traços da personalidade do tio-avô, Fortunato José da Silva Botelho, que por um lado, era um “coronel” enraizado no setor rural, por outro movimentava o clero e alguns membros da sociedade local com suas inovações acionando a fundação da primeira Loja Maçônica em Araxá.

Freqüentou escola local por apenas três meses, constatando-se ser autodidata. Passou sua juventude em Araxá e no início do século XX, bem jovem ainda ajudou a criar uma empresa da família Botelho & Filho, e nela estabilizou-se como diretor-gerente.

Liderou também, um grupo com o propósito de constituir uma firma, voltada para a construção de estradas e ao beneficiamento do turismo e das fontes do Barreiro. A empresa foi denominada “Botelho & Cia”, mas em pouco tempo, aconteceu a transferência do domínio das fontes para o Estado, e a “Botelho & Cia”, por questões contratuais perdeu o direito de funcionar.

O estrategista Thiers, por

meio de articulações políticas, conseguiu um contrato de arrendamento das Fontes, em parceria com Antônio Castro Magalhães e, assim, passou a comprar as partes dos sócios da “Botelho & Cia”. Fundou outra firma para a exploração das Fontes Hidrominerais do Barreiro, junto com Antônio Castro Magalhães e José Botelho.

Não foi possível obter dados referentes ao casamento de Thiers com Theodora de Castro. Sabe-se, portanto, que foi de curtíssima duração, pois ela veio a falecer no parto do terceiro filho. O casal teve três filhos: José, Maria D’Lourdes e Antônio.*

Casou-se, pela segunda vez, com Sílvia de Magalhães. Esta trouxe para toda a família de Thiers, os hábitos e a elegância da vida social. Tiveram os filhos: Helena, José Reinaldo, Martha, Maria Sílvia, Maria Clélia, Luis e Maria Zélia.

Com uma visão progressista, o fazendeiro Thiers Botelho, ligou a sua fazenda à cidade por linha de automóvel (1915). Administrou, também, uma casa comercial. Vendeu parte do seu patrimônio, preservando o gado bovino e rescindiu seu contrato (1924) com o Estado, referente à exploração das fontes. Arrendou sua empresa de transportes Araxá-Uberaba e, em 1925, transferiu sua residência para a cidade de Araguari.

Nesse município ele comprou a fazenda Volta Grande, onde tomou a iniciativa de manter, permanentemente rebanhos de gado de raça. Nesse período dedicou-se a extração de madeira,

assim como a seu beneficiamento na “Serraria Vapor”.

Além disso, cultivou café e outros produtos destinados ao consumo interno, como um pomar e cana-de-açúcar, processada em engenho. Essas atividades permitiram-no gerar inúmeros empregos.

A crise econômica financeira (1929) que abalou o mundo e, conseqüentemente, o Brasil foi responsável pelos prejuízos que Thiers teve nesse período. Por volta de 1933 retorna a Araxá com a família.

Reivindicou uma indenização referente à construção das rodovias nas quais utilizou recursos próprios, obtendo êxito.

Foi pioneiro ao utilizar arado nas terras chamadas de fazendas de campo e um dos primeiros criadores de gado zebu. Em maio de 1940, junto com um grupo de agricultores e criadores fundou o Sindicato Pastoral e Agrícola de Araxá, a atual Associação Rural do Alto Paranaíba (ARAP), sendo eleito o primeiro presidente.

Thiers não se candidatou a cargos públicos, mas, na sua juventude empenhou-se na política local. Foi inovador em suas idéias no setor rural, estrategista e empreendedor. Participou da instalação e administração da primeira linha telefônica, entre outros serviços.

Faleceu em Araxá em 28/03/1950.

Pesquisa e texto:

Cecília A. Machado de Paiva
 Maria Trindade C. R. Goulart
 Silvana A. A. Borges Batista



O Ensino Fundamental na 1ª metade do século XX

Pedagogia e

Evolução

Nos primeiros anos do século XX, anos que antecederam a primeira Grande Guerra (1914 - 1918), a educação, influenciada por novas idéias, tomou caminhos novos.

A pedagogia desse tempo, trazendo já uma rica herança do século anterior, entendia que a educação seria a solução de todos os problemas.

Todavia estoura a 1ª Grande Guerra e a opinião pública questiona a educação, que não conseguiu evitar a catástrofe, apesar de ter orientado a juventude dentro dos princípios pacifistas. A guerra européia quebrou a fé que se tinha nas possibilidades infinitas da educação. Compreendeu-se, então, que não cabia apenas a ela tal responsabilidade.

Conteúdo didático

Valores reais e

Foi necessário encontrar novos caminhos, buscando dar à criança uma formação dentro dos valores reais.

Na primeira metade do séc. XX, o ensino primário teve um desenvolvimento que proporcionou ao aluno, além do conteúdo didático, noções básicas nas diversas áreas do conhecimento humano: música, pintura, literatura, história, princípios morais, deveres e direitos dos cidadãos, religião, trabalhos manuais etc.

O que contava era preparar a criança para a vida e não apenas o saber ler, escrever e contar. E que o saber ler, escrever e contar não lhe fossem pesados, tornando prazerosos o ensinar e o aprender.

Personalidade e

Arte

Cabe aos mestres a seleção do conteúdo didático – quantidade e qualidade. O critério de seleção foi sendo formulado devagar, de acordo com o espaço de tempo escolar diário e o ambiente.

Paralelamente houve uma preocupação didática, cabendo também a cada mestre imprimir a sua personalidade na maneira de transmitir ao aluno os seus conhecimentos. O saber transmitir é arte.

Para realizar a sua missão, missão a cada dia mais difícil, mais responsável, mais imbuída do desejo de construir um mundo melhor, ao mestre foram necessários o domínio da técnica e conhecimentos gerais.

Mestre e

Aluno

A educação objetiva mudar o comportamento das pessoas dando a elas a oportunidade de ascenderem na escala social.

Desde os séculos anteriores já havia, no mundo todo, a preocupação com a busca da melhor forma para se conduzir a educação.

De um lado, o mestre, ou seja, a experiência, a cultura, o conteúdo. Do outro, a criança em desenvolvimento. Um, a autoridade; o outro, a criatividade, a liberdade. Ambos importantes formando um só corpo.

A relação professor – aluno é de extrema importância. Cabe ao mestre captar a atenção da criança, dar-lhe o que é de seu interesse dentro de um conteúdo prático para a vida.

Com base nesses princípios, a educação foi evoluindo através do séc. XX.

Esta edição de "O Trem da História" registra os primeiros tempos do Ensino Fundamental em Araxá e os traz, em parte, até nossos dias. É um registro e também uma homenagem aos que participaram e participam da formação do cidadão araxaense.

O Ensino Primário em Araxá na 1ª metade do século XX

Era comum, no século XIX e início do séc. XX, os donos de fazenda contratarem professores particulares para os seus filhos. Havia também os mestres que davam as primeiras noções de língua pátria e aritmética em suas próprias casas. Eram pessoas instruídas e abnegadas, que não poupavam esforços para levar à população a educação. O ensino ainda não era institucionalizado. As escolas particulares eram abertas, mas não se mantinham por muito tempo.

Em 1811 a Freguesia de São Domingos de Araxá através dos "Padres da Terra Santa" criou o

Primeiro Colégio, a primeira escola de Araxá, que infelizmente não teve longa duração. Foi uma boa semente para o que veio depois.

Entre os anos de 1895 e 1897 funcionou no andar superior da Câmara Municipal de Araxá o Colégio São Luiz de instrução secundária dirigida por Dr. Eduardo Montandon. Também, nesta época, funcionou na antiga Rua de Pedras, hoje, Rua Santa Rita, o Externato Araxaense dirigido pelos professores Francelino Cardoso Júnior e Cassiano Rafael de Affonseca e Silva. Dona Marcelina Palhares Cardoso, esposa de

Francelino fazia parte do corpo docente.



Francelino José Cardoso Jr.
Acervo Tarcisio Cardoso

Instituto Delfim Moreira ou Instituto Brasil

Nos primeiros anos do séc. XX, em torno de 1908, José Bento Coelho de Oliveira fundou a primeira escola desse século, em Araxá, o Instituto Delfim Moreira, na antiga Rua Boa Vista, com internato e externato. Além do curso primário havia ainda o curso ginásial. A escola trouxe grandes benefícios para a

cidade e funcionou durante poucos anos.

José Bento dava grande importância à cultura e fazia questão de que os seus alunos recebessem conhecimentos de arte e literatura. O professor de música, Porfírio Maciel, fez parte do corpo docente da Escola, ao lado da esposa e irmãs de

José Bento. Vítimas do preconceito religioso e racial saíram de Araxá ainda em meados da década de 20. Araxá perdia uma figura ímpar, um homem culto e um ser humano de extraordinário valor. Hoje, "José Bento" dá nome a uma Escola Pública Municipal situada na Boca da Mata, zona rural.



Instituto Delfim Moreira. Arquivo FCCB/SAPP

Escola Nossa Senhora Auxiliadora

Dona Lulu (Luíza Marsal) lecionava em casa de seu pai, José Marsal, à Av. Lavapês, hoje, Av. Ver. João Senna. Era a Escola Nossa

Senhora Auxiliadora (1925). Dona Lulu era brava e seguia os costumes da época: menino indisciplinado era corrigido à base de “reguadas”.

Preparada que era, muito fez por Araxá.

Escola Municipal do Barreiro

Por volta de 1924, Virgílio Preto fundou, numa casa humilde, a primeira escola do Barreiro. Virgílio Preto era deficiente físico e não

possuía recursos para atender o seu ideal: o de levar às crianças pobres os conhecimentos básicos.

Virgílio escrevia versos e

deve ser lembrado com carinho, pelo seu valor e por serviços prestados à comunidade do Barreiro.



Virgílio Preto – Sua escola e seus alunos. Arquivo FCCB/SAPP

Colégio Santa Filomena

Inaugurado em 1925 funcionou por poucos anos, mas prestou inegáveis serviços à comunidade. Um dos pioneiros, enfrentou inúmeras dificuldades.

Hidelbrando Pontes, proprietário e diretor do colégio, junto com sua mulher Salvina e as três

filhas (Rosita, Yayá e Odete) foram os primeiros professores. E se desdobraram na atividade. A eles logo se juntaram mestres araxaenses dentre os quais Altamira Afonso, D. Idalina e Firmiana da Cruz.

O colégio atendia aos quesitos da nova legislação que

oficializava e dava nova orientação ao ensino.

O “Santa Filomena” funcionava em imóvel da atual Praça Cel. Adolpho que, posteriormente, veio a ser o segundo endereço do Colégio São Domingos e onde é hoje a Pensão Tormin.

Externato e Internato Nossa Senhora Auxiliadora



Dona Barondina. Acervo: Waldir Boaventura

Dirigida por Barondina Boaventura, a escola localizava-se numa casa rústica à rua do Comércio, hoje rua Dr. Franklin de Castro, em frente à loja do Sr. Elias Leime. Depois transferiu-se para a confluência das ruas Tiradentes com Dom José Gaspar onde funcionaram residência e escola. Finalmente instalou-se na rua Tiradentes (onde foi o Hospital São Marcos e depois o INSS). Tinha como objetivo preparar a infância para, com dignidade, cumprir sua missão perante a família e a sociedade.

Além do curso primário, havia o curso de admissão e o de dactilografia.

D. Barondina era enérgica e não permitia que alunos internos conservassem consigo grande quantia em dinheiro como também impedia que alunos em débito prestassem as provas. Eram proibidos livros estranhos ao estudo bem como jornais e revistas. O uso de jóias e objetos de valor não era tolerado.

O primeiro aluno matriculado foi Carlos Vieira Chaer (Carlinhos). Vários outros passaram pela escola. Dentre eles, muitos teriam seus nomes registrados na história de Araxá: Aracely de Paula (Prefeito e Deputado Federal), Kleber Pereira Valeriano (Prefeito), José Rodrigues Duarte (Prefeito), Waldir Benevides de Ávila (Prefeito), João Rios Montandon (Professor Universitário), Antônia Verçosa (revisora da revista "O Trem da História" da FCCB).

A escola foi fundada em 1944 e teve seu registro oficial no governo de Juscelino Kubitschek de Oliveira em 1958.

Barondina Boaventura, natural de Perdizes, recebeu o título de Cidadã Honorária na gestão do Prefeito Kleber Pereira Valeriano.

Barondina, pessoa enérgica e forte, muitos benefícios trouxe para Araxá. Disciplina e aproveitamento eram exigências fundamentais da incansável e dedicada mestra.



Dona Barondina. Acervo: Waldir Boaventura

Escolas que permanecem até os dias atuais Ensino Fundamental em Araxá 1ª metade do século XX

Grupo Escolar Delfim Moreira

O Grupo Escolar Delfim Moreira, em 2006, completou 95 anos de existência. Instalado inicialmente no prédio onde, hoje, se encontra o Colégio São Domingos, na praça de São Domingos, foi a primeira escola institucionalizada em Araxá.

Deve-se ao Dr. Delfim Moreira da Costa Ribeiro, então Secretário do Interior, a construção do prédio que abrigaria o novo estabelecimento de ensino. Daí o nome "Delfim Moreira" dado ao grupo escolar. Em 28/09/1911 deu-se a inauguração oficial.

Primeiros alunos do Grupo Escolar Delfim Moreira – 1911



Por essa época, Araxá contava com cerca de 5.000 habitantes. A maioria das casas era construída com adobe e as poucas ruas não possuíam calçamento. Eram escuras e quase sempre cobertas com buracos e matos. Não existia a luz elétrica, que só foi instalada em 1914, quando o Dr. Franklin de Castro exerceu o cargo de Agente Executivo Municipal (1908 – 1915).

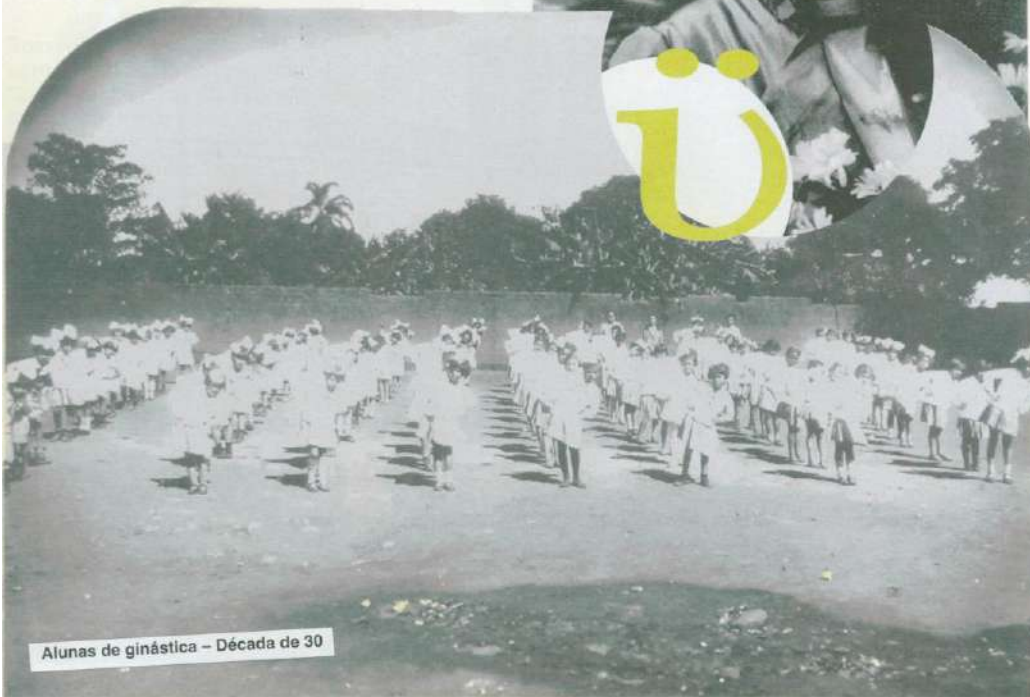
As primeiras professoras vieram de fora, com o ideal de ensinar, educar e servir.

Maria Luíza de Magalhães (D. Yayá) foi sua 1ª diretora e no cargo permaneceu até 1943. Ela deve ser lembrada com carinho e reconhecimento porque muito trabalhou pela escola. Vinda de Oliveira, conta-se que ela e duas irmãs visitaram todas as casas da cidade levando à população esclarecimentos quanto à importância e ao valor da instrução.

O primeiro aluno matriculado foi Almor Porfírio de Azevedo que, mais tarde, veio a ser sacerdote e dono de grande bagagem cultural.

Em 1930, ao ceder o imóvel para as irmãs dominicanas, novo prédio foi construído na Av. Getúlio Vargas.

Maria de Magalhães



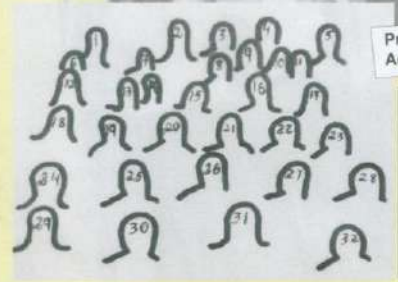
Alunas de ginástica – Década de 30



Grupo de alunos e professores – Década de 30 – Acervo: Mirthes Santos Maneira



Professoras do "Delfim Moreira" – Década de 1930
Acervo: Bernadete de Lourdes Resende Teixeira



- 1- Jupira Maciel 2 - Célia Chaer 3 - Ilka Batista de Matos 4 - Gracinda de O. Grijó
- 5 - Maria Santos 6 - NI 7 - NI 8 - Carmosina Guimarães 9 - NI 10 - M. Pacheco Araújo
- 11 - Maria Cunha 12 - Maria Fernanda 13 - Maria de Souza 14 - Olga Silva Aguiar
- 15 - Catarina Pereira 16 - Dalva Santos 17 - Firmiana Cruz 18 - Waldete Santos
- 19 - NI 20 - Lourdes Santos 21 - Elza de Oliveira 22 - Maria Pereira Valle 23 - Nilza de Moura Neves
- 24 - Luzia Vale Teixeira 25 - Lourdes Zema 26 - Graciette Montandon Afonso
- 27 - Dolorita S. Castro (Nenê) 28 - Agar de Afonseca e Silva
- 29 - Maria do Rosário Santos 30 - Maria Luzia de Magalhães 31 - Alice Moura
- 32 - Luiza de Oliveira Faria



Novo "Delfim Moreira" construído em 1930 – Foto na década de 40

Dona Alice Moura assume como Diretora Interina em 1943, depois de atuar como Auxiliar de Diretora durante muitos anos. Pessoa de valor será sempre lembrada por seus méritos e lutas pela causa do ensino.

Houve um momento nesse período em que Rita Penélo exerceu o cargo de Diretora Substituta. E o fez com eficiência e dedicação.

Em 1944, Maria Luíza de Magalhães (D. Yayá) passa o cargo de diretora para D. Araci Pedrelina de Lima, que permaneceu por pouco tempo (1944 – 1948). Era uma mulher enérgica, forte e que prestou valiosos serviços à cidade.

Luíza de Oliveira Faria exerceu o cargo de 1948 a 1950. Era conhecida por seu otimismo, entusiasmo e competência.



Dona Luíza de Oliveira Faria e alunos – Acervo: Marisia Pereira Carneiro Ribeiro



Alice Moura – Diretora Substituta - 1943



Rita Penelo – Diretora Substituta



Araci Pedrelina de Lima – 1944 a 1948



Luiza de Oliveira Faria - 1948 a 1950



Agar de Affonseca e Silva – 1950 a 1983

Diretoras do Grupo Escolar Delfim Moreira que assumiram na primeira metade do séc XX.

Em 1950 Dona Agar de Affonseca e Silva assume a direção do "Delfim Moreira" nele permanecendo por 33 anos. Seriedade, dedicação e competência caracterizam o longo e eficiente trabalho de D. Agar em prol da educação.

Lucília Cardoso Porfírio e Margarida de Ávila Barbosa sucederam a Dona Agar na direção da escola, já na segunda metade do século XX. E o fizeram com o idealismo das pessoas que sabem e amam o que fazem.

Atualmente é dirigido por Serise Maria Santos que possui o mesmo dinamismo e a mesma competência das que a antecederam.



Serise Maria Santos – Diretora atual

Foram professoras nessa 1ª metade do séc. XX.

Leticia Chaves, Abel Fagundes, Leonilda Montandon, Argentina Verçosa, Agar de Affonseca e Silva, Isabel Conforti, Lígia Vale, Luíza de Oliveira Faria, Maria Salomé Montandon Afonso, Luzia de Souza, Gracinda de Oliveira Grijó, Adélia Pereira Valle, Márcia de Almeida, Graciette Montandon Afonso, Terezinha da Cunha Fonseca, Dulcinéia de Souza Ramos, Maria Leonor Camarão, Zélia da Cunha Fonseca, Marina de Araújo, Ilka Batista de Matos, Dalva Santos, Maria da Conceição Silva, Maria Josephina Salomão, Firmiana da Cruz, Prisciliana A. Montandon, Maria Cândida de Almeida, Maria Pereira Valle, Maria Afonso, Nilza de Moura Neves, Argentina O. Ferreira, Maria Santos, Carmosina Guimarães, Luzia Valle Teixeira, Rita dos Santos, Alice Moura, Waldete Santos, Catarina Pereira Valle, Jupira Maciel, Dolorita Santos, Célia Cheier, Martha Neiva Ulhôa Pinto, Maria de Almeida Fontes, Olga Silva Aguiar, Noêmia Pires, Eni de Carvalho, Clélia Pontes, Elza Moreira, Marta Almeida, Vanda Moura, Esperança Ribeiro, Corália Fontes, Beatriz Magalhães, Terezinha de Lourdes Guimarães, Maria Cunha, Irene Nagib Galdino, Ione França, Olyntha de Castro Barreto, Araci Mesquita, Alda Braga de Araújo, Maria Célia Montandon Santos, Joana Cândida de Rezende, Henriqueta Afonso, Dinorah Chaer, Belma Afonso Ribeiro, Terezinha Pereira Valle.

As fotos sem indicação de acervo nos foram gentilmente cedidas pelo Grupo Escolar Delfim Moreira.

Colégio São Domingos

Em 1885 as irmãs dominicanas chegaram ao Brasil. Em Araxá, em 1926. Uma congregação dedicada à educação e ao ensino.

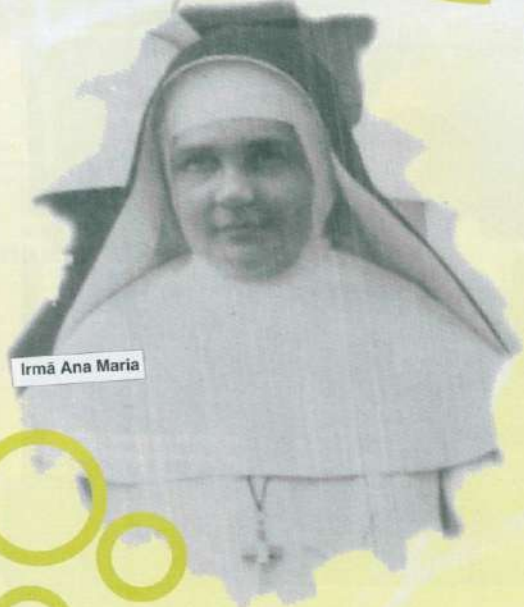
O Colégio São Domingos foi fundado, em março de 1928, pelas Irmãs Maria Osanna, Ana Maria Peclat, Bernadete Maria e Maria Diana.



Irmã Maria Diana



Irmã Maria Osanna



Irmã Ana Maria



Irmã Bernadete Maria

O ano de 1928 foi marcado por inúmeras dificuldades, tanto financeiras como de comunicação, face à divergência de idiomas (o português dos brasileiros e o francês das Irmãs).

Todavia elas contaram com o apoio dos cidadãos araxaenses que as ajudaram a enfrentar os desafios sócio-econômicos e políticos da época.



Colégio São Domingos - 1928 a 1929

O Colégio São Domingos funcionou, inicialmente, na antiga Av. da Abadia, hoje Av. Antônio Carlos, onde foi a residência de Zeca da Cunha. Depois passou a funcionar no prédio onde é hoje a Pensão Tormin, na Praça Cel. Adolpho. E, em 1930, instalou-se definitivamente no atual prédio do Colégio São Domingos.



Colégio São Domingos - 1930-1931

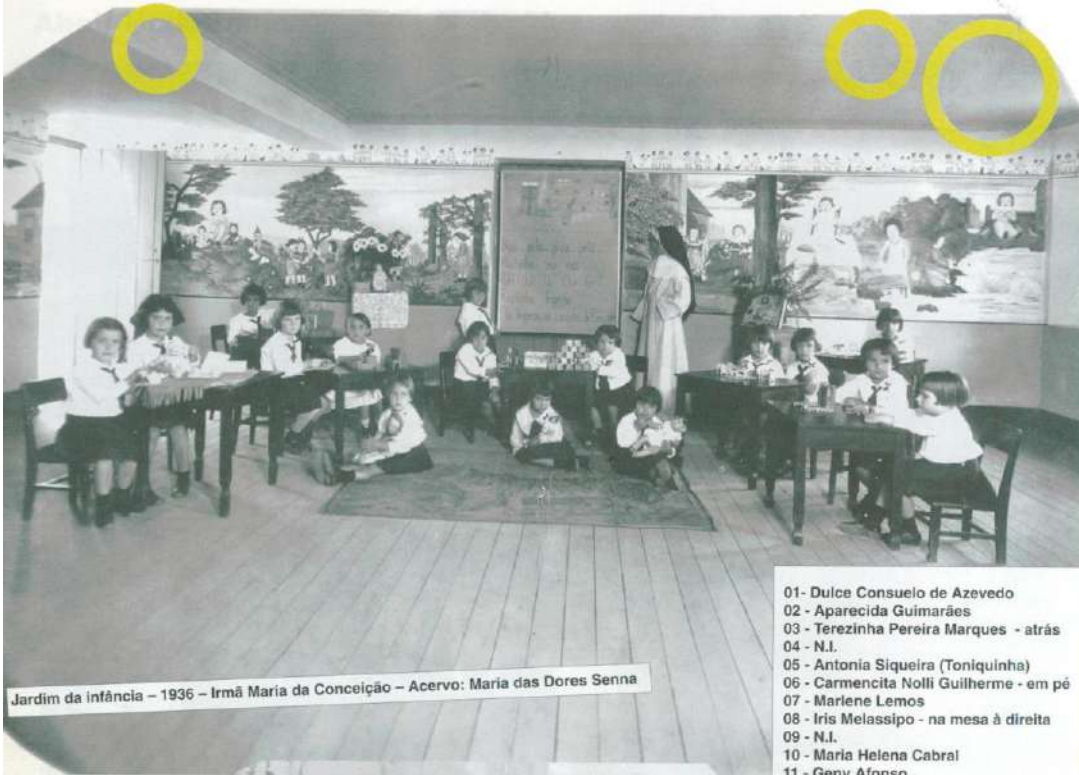
A 13 de setembro de 1928, a Escola teve seu decreto de reconhecimento oficial para os cursos Primário e Ginásial.



Prédio do Colégio São Domingos - 1933



As primeiras alunas do Colégio São Domingos



Jardim da infância – 1936 – Irmã Maria da Conceição – Acervo: Maria das Dores Senna

- 01- Dulce Consuelo de Azevedo
- 02 - Aparecida Guimarães
- 03 - Terezinha Pereira Marques - atrás
- 04 - N.I.
- 05 - Antonia Siqueira (Toniquinha)
- 06 - Carmencita Nolli Guilherme - em pé
- 07 - Marlene Lemos
- 08 - Iris Melassipo - na mesa à direita
- 09 - N.I.
- 10 - Maria Helena Cabral
- 11 - Geny Afonso
- 12 - Melassipo
- 13 - Maria Senna
- No tapete
- 01 - Josefina Akel
- 02 - Bernadete Guimarães
- 03 - Marisa Afonso de Azevedo



Alunas do Colégio São Domingos e do Grupo Escolar Delfim Moreira reuniram-se para homenagear Dom José Gaspar de Affonseca e Silva quando de sua nomeação como Bispo Titular de Barca – 1935 – Acervo: Inês Santos

- 01- Consuelo Consuelo de Azevedo
- 02 - Maria Auxiliadora Paiva
- 03 - Jacy Aguiar
- 04 - Terezinha Guimarães
- 05 - Zulma Delorme de Almeida
- 06 - Inês Santos
- 07 - Lélia Guimarães
- 08 - Maria Teresa Guimarães
- 09 - Carmencita Gullherme
- 10 - Rosamaria Montandon Santos
- 11 - Daysi Alvarenga
- 12 - Dagmar Araujo

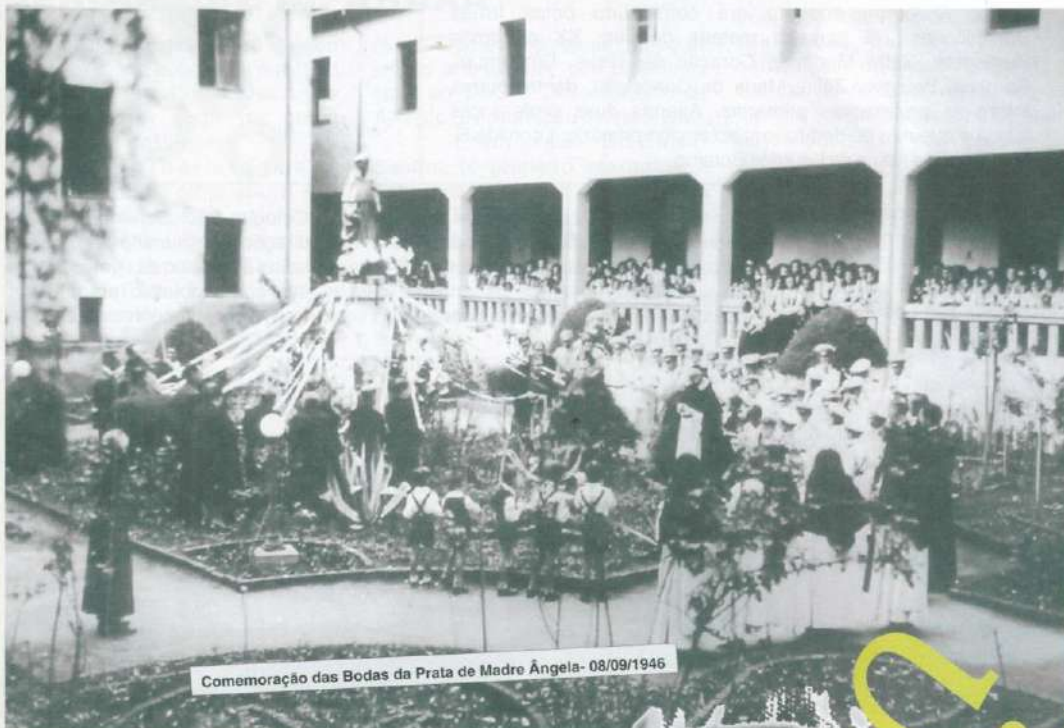
O Curso Normal foi oficializado em 1931. O colégio oferecia externato e internato. Este, para filhas de fazendeiros ou de famílias amigas das Irmãs.



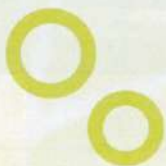
Grupo de alunas - 1946



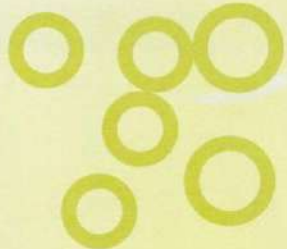
Alunas Internas - 1946



Comemoração das Bodas da Prata de Madre Ângela- 08/09/1946



Bodas de Prata de Madre Ângela, em 1946. Pessoa querida e estimada.



Madre Ângela iniciou ação católica na Paróquia

O corpo docente era constituído pelas Irmãs Dominicanas. Na primeira metade do séc. XX as Irmãs Bernadete, Nelly, Maria do Coração de Jesus, Emmanuel, Carolina, Benigna, Zélia, Maria da Conceição, dentre outras foram as professoras primárias. Apenas duas professoras leigas e que não se dedicavam ao ensino primário: Leonilda S. Montandon e Maria de Lourdes Botelho.



Nos anos seguintes até 2003 o Colégio São Domingos foi administrado pelas dominicanas. A partir daí a direção foi assumida por uma equipe de leigos que deram continuidade ao trabalho educativo das Irmãs.

Durante todos os anos, a escola teve como objetivo preparar crianças e adolescentes ensinando-as a ser, a fazer, a conviver e a conhecer.



Colégio São Domingos -2006



Ana Cristina Cunha Borges

A atual diretora do colégio, Ana Cristina Cunha Borges, continuou brilhantemente o trabalho de suas antecessoras, mantendo a tradição de respeitabilidade e seriedade que sempre o caracterizou.

As fotos pertencem ao acervo do Colégio São Domingos.

Temas - Coronal

Colégio Dom Bosco

Em 1926 vieram os padres salesianos para Araxá. O Pe. Antônio Marcigaglia chegou em 1930. A ele coube a concretização do projeto da construção de um colégio. Na busca de um local, Pe. Antônio contou com o apoio dos araxaenses.

Assim, o antigo Grande Hotel de Araxá, situado na Av. Imbiara, foi adquirido por 300:000\$000 (trezentos contos de réis), o que significava muito dinheiro.

E, no dia 11 de fevereiro de 1931, foi inaugurado o Colégio Dom Bosco de Araxá. Grande festa na cidade. Reconhecido oficialmente em 1932.



Areovaldo Afonso (Dino). Acervo: Orfanato Sta Terezinha

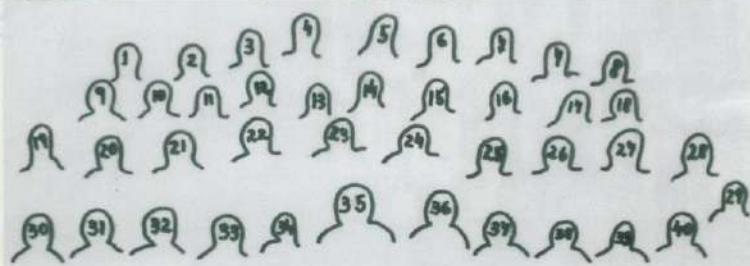
Todavia, muitas coisas ainda estavam por fazer. A fonte secava e as dívidas aumentavam, chegando a 180:766\$900 (cento e oitenta contos, setecentos e sessenta e seis mil e novecentos réis).

Dentre essas dificuldades, cabe ressaltar a ajuda da população araxaense através da Associação de Nossa Sra. Auxiliadora.

O Sr. Areovaldo Afonso (Dino), não era homem de posses, mas foi de grande altruísmo doando o dinheiro que ganhara na loteria para socorrer o colégio.



Acervo: Paulo Guimarães



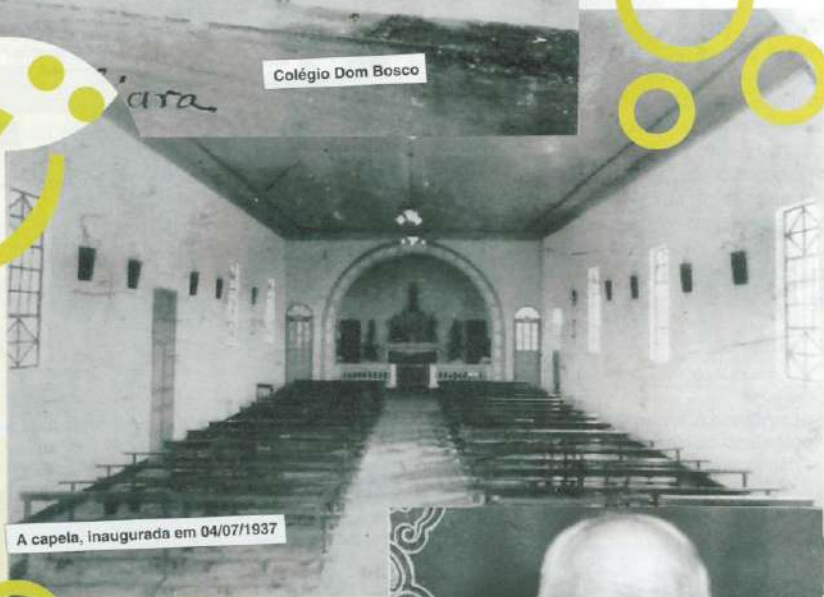
- | | | |
|---|------------------------------|------------------------------------|
| 01 - NÃO IDENTIFICADO | 15 - GERALDO LEMOS (FININHO) | 29 - PAULO GUIMARÃES |
| 02 - ARLINDO ROCHA | 16 - HUMBERTO GUIMARÃES | 30 - GERALDO PEREIRA MARQUES |
| 03 - N.I | 17 - N.I | 31 - ÂNGELO GIANNE |
| 04 - N.I | 18 - N.I | 32 - MOZART AUGUSTO FLÁVIO |
| 05 - HÉLIO (VIRAMUNDO) | 19 - PLÍNIO DA CUNHA SOARES | 33 - TOBIAS RIBEIRO DE PAIVA |
| 06 - ALAOR | 20 - JOSÉ PATROCÍNIO | 34 - N.I |
| 07 - N.I | 21 - WALTER COELHO LEMOS | 35 - PE. ANTÔNIO MARCIGAGLIA |
| 08 - LEVI CUNHA | 22 - N.I | 36 - CELIDÔNIO DE AFONSECA E SILVA |
| 09 - SEBASTIÃO DE AFFONSECA FILHO (FOCA) | 23 - SAUL AFONSO | 37 - LUIZ VALE TEIXEIRA |
| 10 - ARY COELHO LEMOS | 24 - AGNELO RIBEIRO | 38 - HELVÉCIO MAGLHÃES PAIVA |
| 11 - OSWALDO ZEMA | 25 - JOVINO FLÁVIO | 39 - N.I |
| 12 - N.I | 26 - N.I | 40 - N.I |
| 13 - XIMBICA (F. D. CARMOSINA J. GUIMARÃES) | 27 - GERALDO DE BRITO | |
| 14 - ROMEU COELHO LEMOS | 28 - JOSÉ ROCHA | |

Como ensino preliminar, em 1932 funcionavam o 2º, 3º e 4º anos primários e em 1936, apenas o 4º ano e admissão.

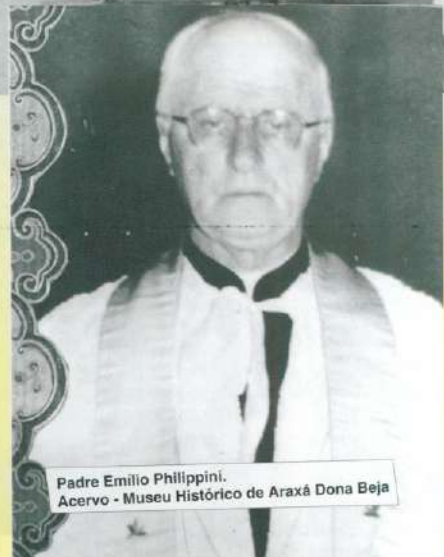
Os clérigos Miquelângelo Bastos e Aníbal Ruppí Santos e o Irmão Salesiano Pedro Nespoli foram alguns dos muitos professores primários. O sargento Raimundo lecionava no 4º ano e admissão. E outros como o Pe. José Piasek e Pe. Luiz Manzon ministravam aulas avulsas como religião, educação física, etc.



Colégio Dom Bosco



A capela, inaugurada em 04/07/1937



Padre Emilio Philippini.
Acervo - Museu Histórico de Araxá Dona Beja

Em 1936, o Pe. Emilio Philippini substitui o Pe. Antônio Marcigaglia na direção do colégio. Pe. Philippini constrói a capela e promove grandes melhorias, além de incentivar os alunos às práticas esportivas e culturais.



Alunos Internos 1936. Acervo: Beatriz Franco de Almeida Lemos



Pequeno Clero 1936



Companhia de São Luiz (Internos e externos 1938)



Companhia de S. Tarcisio 1938

Fotos cedidas pelo Colégio Dom Bosco.



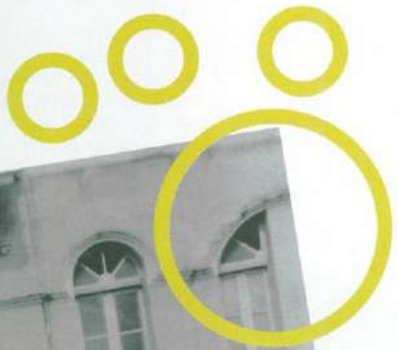
Alunos internos e externos de 1938 – Uniforme de Gala



Padre José Piasek com alunos do curso primário em 1938



Comunidade do internato do Colégio Dom Bosco – Década de 1930

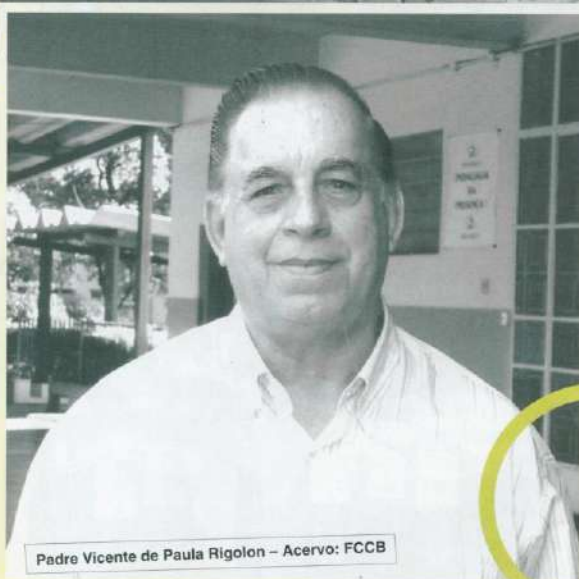


Em 2006 o "Dom Bosco" completou 75 anos de existência. Orgulhosos estão os amigos do "Dom Bosco" pelo desenvolvimento e pelos cursos implantados ao longo de sua trajetória.

O prédio original do antigo Grande Hotel e a capela não existem mais. O antigo prédio foi demolido na década de 1950 e a capela em 1984.



O atual Colégio Dom Bosco 2006 – Acervo: FCCB



Padre Vicente de Paula Rigolon – Acervo: FCCB

O Colégio Dom Bosco é dirigido hoje pelo Pe. Vicente de Paula Rigolon, sucedendo a muitos diretores que por ali passaram.

Com competência, o Padre Vicente objetivou sempre o crescimento e o aprimoramento da escola.

Grupo Escolar do Barreiro

Quem chega à bacia do Barreiro, procedente da cidade de Araxá, pode observar, logo à direita, a Igreja de Nossa Senhora das Graças. O que havia ali, em tempos passados, era um estacionamento para charretes, algumas casas e o Grupo Escolar situado em terreno próximo. À esquerda, uma alameda contornando a lagoa levava às fontes radioativas.

Níobe Guimarães foi a primeira professora da escola inaugurada em 1936 e que funcionava em imóvel bastante rústico. Conta ela que as aulas tinham a duração de apenas 2 horas, sem recreio ou qualquer atividade esportiva ou religiosa. Conta ainda D. Níobe que, por falta de transporte, elas, as professoras, chegavam à escola do Barreiro a pé. A construção do Grande Hotel do Barreiro só seria iniciada em 1938.

Apesar das dificuldades, os moradores do Barreiro puderam encaminhar seus filhos no saber ler, escrever e contar.

Cerca de 50 alunos freqüentavam a escola. Não havia ajuda de material escolar, merenda e nem mesmo de uniforme.

Em 1945, com o nome de "Escolas Reunidas", o grupo passou a funcionar como uma extensão do Grupo Escolar Delfim Moreira, tendo esse acordo, sido oficializado em 1946.

Os alunos do 3º e 4º anos se reuniam em uma única sala porque apenas 3 alunos eram do 4º ano: José Álvares Santos, Eurípedes Barsanulfo Borges e Edith Consuelo Borges.



O prédio do Grupo Escolar do Barreiro em segundo plano – Hoje, 4 famílias ocupam o imóvel – Acervo FCCB

Momentos Especiais da Escola “Marquês do Paraná”



Horta - escola



Dia do professor. 1982.



Festa Junina. 1979.



Lélia Gulmarães. 1980.



Desfile de 7 de setembro. 1979.



Formatura. 1980.

Em 1956 ocorreu a institucionalização da escola, a nível estadual, agora com o nome de Grupo Escolar do Barrêiro. Sua primeira diretora foi Noêmia Pires.

O novo prédio escolar, construído alguns metros acima, foi entregue à comunidade em 02/02/1964.

A denominação de Grupo Escolar Marquês do Paraná data de 1967. Foi municipalizado em 06/01/1998.

Hoje a escola é dirigida por Marlene Araújo Aguiar, que o faz com dedicação e competência.



Marlene Araújo Aguiar



Atual Escola Municipal Marquês do Paraná

A Escola Municipal Marquês do Paraná é coordenada pela Secretária Municipal de Educação através da Secretária Marlene Borges Pereira.



Marlene Borges Pereira



Escola Municipal Marquês do Paraná - Acervo: FCCB



Escola Estadual Dr. Eduardo Montandon

O Grupo Escolar "Dr. Eduardo Montandon" (hoje, Escola Estadual) foi inaugurado em 15/02/1947. Teve esse nome numa homenagem ao Dr. Eduardo Montandon, médico, político influente e também diretor do Colégio São Luiz (de instrução secundária) que funcionou no andar superior da atual Câmara Municipal de Araxá no final do século XIX, de 1895 a 1897.

Por falta de local para funcionamento, a inauguração aconteceu no tapiz da Praça Gov. Valadares e ali iniciaram-se as primeiras aulas.

Maria Josephina Salomão Feres (D. Fífina) foi sua primeira diretora, Iracema Aguiar a vice-diretora e Heli Alves Ferreira, o inspetor.



Maria Josephina Salomão Feres -
Acervo: E. E. Eduardo Montandon



A vice-diretora Iracema Aguiar ao lado de sua irmã Zélia Aguiar. - Acervo de família

A convite de D. Araci Pedrelina de Lima, o Grupo Escolar Dr. Eduardo Montandon passou a funcionar junto ao "Delfim Moreira". E ali, harmoniosamente, permaneceu por alguns meses.

Posteriormente foi alugada uma casa à Av. Getúlio Vargas, onde o Grupo passou a funcionar, ali permanecendo por 10 anos.

Alda Braga, Bernadete, Elizabeth de Paiva, Francisca Querina Martins de Oliveira, Conceição Velasco, Terezinha Santos Corrêa, Delta de Mello, Martha de Almeida, Maria Rita Aguiar, Jacy Camarão, Elza Carneiro de Paiva, Maria Clélia Botelho, Stela Maria de Lourdes Vasconcelos, Inês Santos, Ernestina Pereira dos Santos e Clory Cardoso foram as primeiras professoras do Grupo Escolar Dr. Eduardo Montandon.



Elza Carneiro de Paiva - Acervo particular



Maria Rita de Aguiar - Acervo da família



Inês Santos - Acervo particular



Teresinha S. Corrêa - Acervo particular



Clory Cardoso - Acervo particular



Maria Clelia Botelho - Acervo: F.C.C.B.



Delta de Mello - Acervo particular



Alda Braga, Iracema Aguiar, Teresinha Santos Corrêa, Auxiliadora Alves, N.I
Acervo: Teresinha S. Corrêa Soares

Momentos Especiais da Escola "Dr. Eduardo Montandon"



Desfile de 7 de setembro. 1972.



Auditório Cívico. 1972.



Parque Tia Candinha. 1984.



Time Dente de Leite. 1975.



Emilio e Eduardo. 1985.



Dia do professor. 1981.

O grupo escolar ainda contava com duas serventes, Olga Rocha e Argemina Benedita de Jesus e uma zeladora, Alvina Castro.

Devido às instalações precárias, o Secretário de Estado de Educação, à época, Dr. Levindo Lambert, encaminhou uma verba no valor de CR\$ 350.000,00 destinada à construção do novo "Eduardo Montandon" na Av. Vereador João Senna. A prefeitura, na administração do Sr. José Adolpho de Aguiar, havia doado o terreno.

Com o crescente custo da construção, o vereador Dr. Mário Cecílio Salomão conseguiu uma verba suplementar de CR\$ 120.000,00 o que permitiu o término do prédio. Era prefeito Domingos Santos.

Em abril de 2004 a administração Antônio Leonardo Lemos Oliveira conseguiu para a E. E. Dr. Eduardo Montandon um ginásio de esportes coberto.

Nosso aplauso às diretoras e educadoras que, até os dias de hoje, com dedicação, seriedade e profissionalismo estiveram à frente dessa instituição que muito tem feito por Araxá.



Escola Estadual Eduardo Montandon (atual) – Acervo: FCCB



Maria Heloísa Ribeiro e Maneira Rodrigues – Acervo: FCCB



Educação em Araxá
Pesquisa e texto: Magaly Cunha Porfírio

OFICINA DA HISTÓRIA Cemitério Olhos D'água - a morte da morte em Itaipu



Araxá possui dois cemitérios no perímetro urbano. O das Paineiras e o de São João Batista. Entretanto, existe ainda um cemitério rural situado na fazenda Boa Esperança, próximo ao povoado de Itaipu. Este possui uma área total de 1296m², cercado por muros de pedras quartzito empilhadas e medem 1,5m de altura e 50 cm de largura. O espaço interno é de 1225m² e sua entrada encontra-se na lateral leste.

Foram encontrados três nomes para o cemitério de Itaipu; Olho(s) d'água, Cemitério da Serra ou Dolabela. Olho(s) d'água, refere-se a nascente d'água que existia nas proximidades e que as pessoas associavam às lágrimas humanas chorosas por seus entes falecidos. Metaforicamente o cemitério também chorava. Por isso a letra S figura entre parêntesis contemplando os dois sentidos. O nome Dolabela é mais conhecido entre os ferroviários que residiram em Itaipu. Para alguns seria o sobrenome do engenheiro da Estrada de Ferro Oeste de Minas que ficara responsável pela construção do ramal Ibiá-Uberaba (1922 a 1926) que interligou Araxá. Não obstante, a empresa que construiu as estações ferroviárias deste ramal chamava-se Dolabela & Cia, o que assenta a hipótese de permuta popular entre a empresa e o funcionário. Foi no entorno da Estação Ferroviária de

mesmo nome. Cemitério da Serra é uma referência topográfica.

Segundo o ferroviário Manoel Martins o construtor do cemitério foi o pedreiro baiano Laurindo Soares da Silva (falec. em 1935 e esposo de Maria Abadia Soares, pai de Maria Soares) que residiu em Itaipu vários anos e dedicou-se na velhice a profissão de consertador de máquinas de costuras de mesa movida à manivela e foi enterrado no cemitério que construiu. Provavelmente, foi o mestre de obras. Outra versão para a origem do cemitério aponta dois fatos bem conhecidos. A maioria da população brasileira rural até 1960 e as dificuldades para sepultar os mortos em Araxá. O itaipuense José Miguel Ferreira, filho de Antônio Miguel Ferreira outrora proprietário da antiga fazenda Boa Vista, na qual se encontra o cemitério, relata que seu pai mudou-se para a região de Itaipu com 25 anos (nasc. 1893). Na época a construção do muro do cemitério já estava em andamento. Ele então corroborou a doação informal do terreno e auxiliou o término, ou seja, o cemitério ficou concluído entre 1918 a 1919, sete anos antes da inauguração da Estação de Itaipu (19/11/1926). Isto indica que a movimentação em função da linha férrea corroborou à demanda pelo cemitério, mas não o

Ferreira adquiriu a fazenda Boa Vista de Agostinho Ladislau Pinto (25/03/1877 – 22/04/1935).

Agostinho prosperou e tornou-se célebre em Itaipu. Comerciante dinâmico e conferente ferroviário, o que lhe dava gratuidade para viajar de trem, além de fornecer lenha e dormentes para a ferrovia ele e seu cunhado, José Fortunato Fernandes, foram os responsáveis pela iniciativa do cemitério (1915). Envolveu-se em muitas questões de Itaipu e arbitrou muitos desentendimentos. Itaipu encontra-se onde era seu Sítio, o Mata-Cavalo.

Aproximadamente 60 pessoas foram enterradas no Olho(s) d'água. Adultos e crianças (anjinhos). Todas sem registro de óbito civil. Os moradores de Itaipu utilizaram o cemitério por décadas. Várias famílias que residiram em Itaipu possuem parentes e amigos enterrados ali. É o caso dos senhores Leonides Cardoso de Almeida e Mário Antônio da Mota (o Marim). O Olho(s) d'água nunca teve um coveiro ou zelador permanente. Quando Itaipu o utilizava as covas eram feitas por voluntários como o senhor Chiquito Bernardes. Entusiastas de sua manutenção foram Geraldo Barbosa e seu pai Jorge Barbosa, ambos falecidos e apenas o último

para os sepultamentos eram confeccionados localmente de forma rústica. O senhor Valdomiro Quirino da Mota, já falecido, produziu vários. Escadas de madeiras serviram como padiola para transportar os mortos, noutras ocasiões o trole de manutenção da Estação de Itaipu.

O ferroviário aposentado Valdir Amaral Neiva, ex-morador de Itaipu, participou do último enterro ali realizado. Autoridades araxaenses advertiram várias pessoas, entre elas o senhor Valdir, da proibição de se efetuar enterros em cemitérios não regularizados. Este episódio provavelmente ocorreu em 1962.

Durante décadas, a população de Itaipu visitou o cemitério no Dia de Finados. Voluntários limpavam, consertavam o portão já inexistente, as placas e as cruzes. Depositavam-se flores, homenageava-se e orava-se. Costume que foi abandonado. Hoje o cemitério está tomado pela vegetação e por tocas de tatu e uma parte do muro desabou. O livre



Antônio Miguel Ferreira

trânsito de animais não ocorre graças a uma cerca de arame improvisada. Manoel Martins relata que aprendera em relatos orais na infância que o alicerce dos muros teria a mesma metragem do muro (1,5m). Seria um meio de impedir que os tatus fizessem tocas no interior do cemitério. Porém, se verdadeiro, o abandono impede de verificar a eficiência deste expediente.

Contudo, se durante décadas o Cemitério Olho(s) d'água esteve isolado, solitário, hoje desfruta da companhia da sede da Fazenda Boa Esperança da família de Augusto Popolim e Solange Donadeli. Talvez a comunidade de Itaipu deva voltar a zelar de seus mortos ali sepultados. Local importante que requer cuidados e tratamento digno mesmo que desativado. Um lugar de memória. O tombamento histórico do cemitério é uma medida de proteção urgente. Porque nada é mais triste do que a morte de um cemitério. É a morte da morte. O desaparecimento brutal de nossos antepassados.

Editor da Coluna: Prof. Ms. Luciando Marcos Curi, é uma coluna elaborada por alunos e professores dos cursos de graduação e pós-graduação em História, do Centro Universitário do Planalto de Araxá (Uniaraxá). Obs: a coluna assinada não reflete a opinião da revista e é de exclusiva responsabilidade de quem o assina.

FONTES

Aviação

Depoimentos:

Santos Dumont: Celestina Pinto Fonseca e Haideé Pinto Lemos.
Força Aérea Brasileira: Brig. Ronaldo Alencar Porfírio Borges.
Aeroclube de Araxá: Carlos Rosa (Carlito).

Referência Bibliográfica:

Da Costa, Fernando Hippolyto. Santos Dumont – O Pai da Aviação. Revista Aeronáutica.

Quem foi Quem

Fontes:

EDE, Martha Botelho. Thiers – Controvérsia de três tempos. Belo Horizonte: Mazza Edições, 2004.
AFFONSECA E SILVA, Sebastião de. MACHADO FILHO, Aires da Mata. História do Araxá. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de MG, 1946.

Educação em Araxá

Depoimentos:

Domingos Santos, Francisco Theóphilo Santos (Chiquinho), Cap. Paulo Guimarães, Dr. Roberto Pinheiro Santos, José Álvares dos Santos, Waldir Boaventura, Serise Maria Santos, Ana Cristina Cunha Borges, Pe. Vicente de Paula Rigolon, Marlene Araújo Aguiar, Maria Heloisa Ávila Ribeiro e Maneira Rodrigues e Níobe Guimarães.

Arquivos da SAPP/FCCB.

Arquivos dos estabelecimentos de ensino mencionados.

Referência Bibliográfica:

_____. História da Educação em Araxá. Vol. 1. Araxá: SAPP/FCCB, 2009.



R. Tia Nica, 326
(34) 3661-1530



**CACHAÇA MAGOTEL,
do GOULART E
do MAÇO**

Produzido GENUINAMENTE
EM ARAXÁ/MG.



(34) 3661-2899



SUPERMERCADO
“PEG-PAG”

Vende (quase) tudo.

Tel: (34) 3661- 4245
R. Pres. Olegário maciel, 797



(34) 3662-3355



3661-1589
3662-9390



decoração | floricultura | organização de eventos | locação
Av. Prof. Aracely de Paula, 1785 - Centro
34 3662-3157



R. Capitão Izidro, 356 - (34) 3662-3889



A cada dia, o melhor do dia!



A PRIMEIRA IMPRESSÃO É SEMPRE A QUE FICA.

Praça Arthur Bernardes, 25 - Telefax: 3662-8682 - Araxá



**CÂMARA MUNICIPAL
DE ARAXÁ**



Avenida Ecológica Pedro Honorato Silva - setembro 2006



FCCB restaurada - agosto 2006



Ministério Público - julho 2006



Complexo Viário Oeste Max Neupmann dezembro 2006



Complexo Bem Brasil - dezembro 2006



Creche Ana Antonia - setembro 2006

*Obras concluídas pela Prefeitura Municipal de Araxá
no 2º Semestre de 2006.*

Antônio Leonardo Lemos Oliveira
Prefeito de Araxá

