



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE  
ARTE, CULTURA E HISTÓRIA (ILAACH)**

**ANTROPOLOGIA – DIVERSIDADE  
CULTURAL LATINO-AMERICANA**

**MEMÓRIA E PATRIMÔNIO:  
A PARTIR DO AEROPORTO DO PARQUE NACIONAL DE IGUASSÚ**

**ROSÂNGELA DOS SANTOS BECKER**

Foz do Iguaçu

2022

**MEMÓRIA E PATRIMÔNIO:  
A PARTIR DO AEROPORTO DO PARQUE NACIONAL DE IGUASSÚ**

**ROSÂNGELA DOS SANTOS BECKER**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Arte, Cultura e História da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Antropologia – Diversidade Cultural Latino-Americana.

Orientadora: Profa. Dra. Danielle Michelle Moura de Araújo

Foz do Iguaçu  
2022

ROSÂNGELA DOS SANTOS BECKER

**MEMÓRIA E PATRIMÔNIO:**

A PARTIR DO AEROPORTO DO PARQUE NACIONAL DE IGUASSÚ

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Arte, Cultura e História da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Antropologia – Diversidade Cultural Latino-Americana.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Orientadora: Profa. Dra. Danielle Michelle Moura de Araújo  
UNILA

---

Profa. Dra. Giane da Silva Mariano Lessa  
UNILA

---

Prof. Dr. Antônio de La Peña García  
UNILA

Foz do Iguaçu, 05 de agosto de 2022.

## TERMO DE SUBMISSÃO DE TRABALHOS ACADÊMICOS

**Nome completo da autora:** Rosângela dos Santos Becker

**Curso:** Antropologia – Diversidade Cultural Latino-Americana

Tipo de Documento	
(X) graduação	(.....) artigo
(.....) especialização	(x) trabalho de conclusão de curso
(.....) mestrado	(.....) monografia
(.....) doutorado	(.....) dissertação
	(.....) tese
	(.....) CD/DVD – obras audiovisuais
	(.....)

Título do trabalho acadêmico: Memória e Patrimônio: a partir do Aeroporto do Parque Nacional de Iguaçu.

Nome da orientadora: Profa. Dra. Danielle Michelle Moura de Araújo.

Data da Defesa: 05/08/2022

### Licença não-exclusiva de Distribuição

O referido autor(a):

a) Declara que o documento entregue é seu trabalho original, e que o detém o direito de conceder os direitos contidos nesta licença. Declara também que a entrega do documento não infringe, tanto quanto lhe é possível saber, os direitos de qualquer outra pessoa ou entidade.

b) Se o documento entregue contém material do qual não detém os direitos de autor, declara que obteve autorização do detentor dos direitos de autor para conceder à UNILA – Universidade Federal da Integração Latino-Americana os direitos requeridos por esta licença, e que esse material cujos direitos são de terceiros está claramente identificado e reconhecido no texto ou conteúdo do documento entregue.

Se o documento entregue é baseado em trabalho financiado ou apoiado por outra instituição que não a Universidade Federal da Integração Latino-Americana, declara que cumpriu quaisquer obrigações exigidas pelo respectivo contrato ou acordo.

Na qualidade de titular dos direitos do conteúdo supracitado, o autor autoriza a Biblioteca Latino-Americana – BIUNILA a disponibilizar a obra, gratuitamente e de acordo com a licença pública **Creative Commons Licença 3.0 Unported**.

Foz do Iguaçu, 05 de agosto de 2022.

---

Assinatura do Responsável

*Dedico este trabalho a minha filha  
Giovanna, quem em mim inspirou e  
inspira tantas transformações. Voe  
alto, voe sempre! E lembre-se:  
aterrissar é preciso, faz parte do voo.*

## **AGRADECIMENTOS**

Minha gratidão aos queridos participantes desta pesquisa que presentearam a mim e à sociedade com um universo desconhecido com relação ao Aeroporto do Parque Nacional de Iguaçu. Minha gratidão pela confiança em dividir lembranças tão significativas neste voo da rememoração.

Minha gratidão especial e admiração a quem me acolheu e confiou em mim para a conclusão desta pesquisa, me fortalecendo e inspirando semanalmente nos últimos três meses: a minha orientadora Professora Danielle.

Minha gratidão aos colegas do Projeto de Extensão "TekohaGuasu", da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA), e à equipe do clube GRESFI, sempre prestativos.

Minha gratidão ao coordenador do projeto, Pedro, que tanto ensina, sendo sempre paciente em compartilhar seus conhecimentos durante os trabalhos que se realizam no Espaço de Memória do GRESFI.

Minha gratidão à minha amiga raríssima, Nara, pelo amparo, pelos aprendizados e pelas grandes inspirações que causa em minha vida; muitas delas, inclusive, me guiaram até aqui.

Minha gratidão a UNILA e ao corpo docente presente nesta jornada acadêmica.

Minha gratidão ao Cosmos, que alinhou coisas, momentos e pessoas em minha caminhada.

*O uso de uma ferramenta tecnológica não fez de você um técnico frio. Aqueles que se assustam demais com nossos progressos técnicos parecem-me confundir fins e meios.*

*Todo aquele que luta apenas por bens materiais, de fato, não colhe nada pelo qual valha a pena viver.*

*Mas a máquina não é um fim. O avião não é um fim: é uma ferramenta como o arado. Se acreditamos que a máquina corrompe o homem, talvez seja porque nos falte um pouco de distanciamento para julgar os efeitos de transformações tão rápidas quanto as que vivemos.*

*[...] Tudo mudou tão depressa à nossa volta: relações humanas, condições de trabalho, costumes. Até a nossa psicologia foi movimentada em suas bases mais íntimas. As noções de separação, ausência, distância, retorno, apesar de as palavras continuarem as mesmas, não se referem mais às mesmas realidades.*

*Para apreender o mundo de hoje, fazemos uso de uma linguagem estabelecida pelo mundo de ontem. E a vida do passado parece responder melhor a nossa natureza, pelo simples motivo de que responde melhor a nossa linguagem.*

**Antoine de Saint-Exupéry**

## RESUMO

O presente estudo tem, como foco principal, identificar e analisar as memórias cotidianas associadas ao patrimônio Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú - 1941 e narradas pelos sujeitos que vivenciaram o cotidiano de trabalho no antigo aeroporto. Para tanto, foram delineados os seguintes objetivos específicos: apresentar a historicidade do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú; articular memória e patrimônio a partir do viés da antropologia cultural a fim de compreender as análises relacionadas à etnografia; e apresentar a análise etnográfica das narrativas associadas ao patrimônio, relacionando-as aos efeitos da memória coletiva. Para esta pesquisa, foi utilizada a metodologia etnográfica, com ênfase em: entrevistas semiestruturadas; observações participantes; realização de diário de campo; referenciais bibliográficos; fotografias e documentos históricos. As memórias associadas a esse patrimônio são contribuições de grande relevância para a construção da memória social. Discutir sobre as memórias que envolvem o patrimônio Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú não se justifica somente pelo fato de reconhecer o lugar e legitimar sua importância como patrimônio histórico-cultural; mas se justifica, além de tudo, pelas reais possibilidades de aproximação e compartilhamento das memórias coletivas e colaborações que tendem à complementaridade da sociedade, com histórias e memórias associadas ao espaço em tempos distintos, que propiciam uma experiência pedagógica. Foi possível concluir que o acolhimento e compartilhamento dessas memórias, quando possível, devem estar amparados pelo lugar de memória, que materializa os sentidos simbólicos evidenciados pela memória coletiva. Atualmente, o prédio do primeiro aeroporto da cidade de Foz do Iguaçu encontra-se em processo de tombamento de nº 061530/2019, pela Lei Municipal nº 4.470. Posto isso, com a efetivação desse processo, resultará também o respaldo que garantirá a educação social que impacta distintos públicos, valorizando a memória e história do aeroporto e garantindo sua preservação e conservação.

**Palavras-chave:** memória; patrimônio; lugar de memória; aeroporto; Foz do Iguaçu.

## RESUMEN

El presente estudio tiene como enfoque principal identificar y analizar las memorias cotidianas asociadas al patrimonio Aeropuerto del Parque Nacional de Iguassú – 1941, narradas por los sujetos que vivenciaron la cotidianidad del trabajo en el antiguo aeropuerto. Con este fin se delinearon los siguientes objetivos específicos: presentar la historicidad del Aeropuerto del Parque Nacional de Iguassú; articular memoria y patrimonio a partir de la óptica de la antropología cultural con el fin de comprender los análisis relacionados a la etnografía; y presentar el análisis etnográfico de las narrativas asociadas al patrimonio, relacionándolas a los efectos de la memoria colectiva. Para esta investigación fue utilizada la metodología etnográfica con énfasis en: entrevistas semiestructuradas; observaciones participantes; realización de diario de campo; referenciales bibliográficos; fotografías y documentos históricos. Las memorias asociadas a este patrimonio son contribuciones de gran relevancia para la construcción de la memoria social. Discutir sobre las memorias que involucran el patrimonio Aeropuerto del Parque Nacional de Iguassú no se justifica solamente por el hecho de conocer el lugar y legitimar su importancia como patrimonio histórico-cultural; sino que lo hace, además, por las posibilidades reales de aproximación y compartición de las memorias colectivas y colaboraciones que tienden a la complementariedad de la sociedad, con historias y memorias asociadas al espacio en tiempos distintos que propician una experiencia pedagógica. Fue posible concluir que la acogida y compartición de estas memorias, siempre que sea posible, deben estar amparadas por el lugar de la memoria que materializa los sentidos simbólicos evidenciados por la memoria colectiva. Actualmente, el edificio del primer aeropuerto de la ciudad de Foz do Iguaçu se encuentra en proceso de declaración como patrimonio histórico y cultural bajo el n° 061530/2019, por la Ley Municipal n° 4.470. De esta forma, la efectivización de este proceso resultará, además, en el respaldo que garantizará la educación social que impacta en distintos públicos, valorando la memoria histórica del aeropuerto y garantizando su preservación y conservación.

**Palabras clave:** memoria; patrimonio; lugar de memoria; aeropuerto; Foz do Iguaçu.

## ABSTRACT

This study has, as a main focus, the goal to identify and analyze the everyday memories related to the heritage Iguassú National Park Airport - 1941 and told by the subjects that lived the daily work at the old airport. Therefore, the following specific goals were outlined: present the historicity of the Iguassú National Park Airport; articulate memory and heritage from the perspective of cultural anthropology in order to understand the analyses related to ethnography; and present the ethnographic analysis of the narratives associated with the heritage, relating them to the effects of collective memory. For this research, the ethnographic methodology was used, with emphasis on: semi-structured interviews; participant observations; field diary; bibliographic references; photographs and historical documents. The memories associated with this heritage are contributions of great relevance to the construction of social memory. Discussing the memories that involve the heritage Iguassú National Park Airport is not justified only by the fact of recognizing the place and legitimizing its importance as a historical-cultural heritage; but it is justified, above all, by the real possibilities of approaching and sharing collective memories and collaborations that tend to complement society, with stories and memories associated with space at different times, which provide a pedagogical experience. It was possible to conclude that the reception and sharing of these memories, when possible, must be supported by the memory space, which materializes the symbolic meanings evidenced by the collective memory. Currently, the building of the first airport in the city of Foz do Iguaçu is in the process of listing nº 061530/2019, by Municipal Law nº 4.470. Therefore, the implementation of this process will also result in the support that will guarantee the social education that impacts different audiences, enriching the memory and history of the airport and guaranteeing its preservation and conservation.

**Key words:** memory; heritage; memory space; airport; Foz do Iguaçu.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> – Mapa Zona Colonizada Paraná 1892 .....	24
<b>Figura 2</b> – Assinatura de Alberto Santos Dumont, no Livro de Registro-Hospedagem Hotel Brasil 1916 .....	26
<b>Figura 3</b> – Mapa da década de 1930, quando o município de Foz do Iguaçu, desmembrado de Guarapuava abrangia praticamente todo o Oeste do Paraná .....	27
<b>Figura 4</b> – Primeiro Pouso Teste no Campo de Aviação, com avião Waco CSO, vindo de Curitiba - Foz do Iguaçu, em 23 março de 1935 (pessoa não identificada) .....	31
<b>Figura 5</b> – Madrinhas e Aviadores, Condecoração Aviadores do 5º REG. AV. ....	32
<b>Figura 6</b> – Vista Aérea- fotografia aérea pista de pouso e aeroporto .....	35
<b>Figura 7</b> – Vista aérea contemporânea - via satélite .....	36
<b>Figura 8</b> – Planta Arquitetônica, disposição vista vertical- Aeroporto Parque Nacional de Iguassú.....	36
<b>Figura 9</b> – Vista oblíqua lateral direção leste - Prédio Antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú e depósito - 2022 .....	37
<b>Figura 10</b> – Planta Arquitetônica Aeroporto do Parque nacional de Iguassú -Vista Sul .....	37
<b>Figura 11</b> – Vista oblíqua frontal direção sul- foto de época- Prédio Antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú .....	38
<b>Figura 12</b> – Vista oblíqua frontal direção Sul- Prédio Antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú - 2022.....	38
<b>Figura 13</b> – Planta Arquitetônica Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú-Vista lateral leste .....	39
<b>Figura 14</b> – Vista oblíqua lateral leste- foto de época- Prédio Antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú .....	39
<b>Figura 15</b> – Vista oblíqua lateral leste- Prédio Antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú - 2022.....	40
<b>Figura 16</b> – Planta Arquitetônica Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú-Vista lateral oeste.....	40
<b>Figura 17</b> – Vista oblíqua lateral oeste- Prédio Antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú - 2022.....	41

<b>Figura 18</b> – Vista oblíqua lateral oeste- Prédio Antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú - 2022.....	41
<b>Figura 19</b> – Planta Arquitetônica Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú-Vista Norte- Fundos .....	42
<b>Figura 20</b> – Vista oblíqua lateral leste-norte- fundos do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú Foto de época .....	42
<b>Figura 21</b> – Vista desde a entrada abrigada direção oeste-leste- escada em madeira e vigas- 2022.....	43
<b>Figura 22</b> – Salão Terminal de passageiros- Vista interna direção norte - sul .....	43
<b>Figura 23</b> – Teto salão do terminal de passageiros- vigas em madeira- direção sul-norte 2022 .....	44
<b>Figura 24</b> – Vista frontal área entrada abrigada- direção oeste- Detalhes em pedra e mastro em madeira- 2002 .....	44
<b>Figura 25</b> – Quadro de Inauguração do Aeroporto Nacional de Iguassú-1941- Mosaico em azulejos portugueses .....	45
<b>Figura 26</b> – QR Code - Vídeo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú- década de 1960 .....	45
<b>Figura 27</b> – Fichas de Embarque de Passageiros- Panair do Brasil .....	46
<b>Figura 28</b> – Estatística dos voos operados no Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú Data de 31 de julho de 1958- JORNAL A NOTÍCIA. Ano V, N.53.....	47
<b>Figura 29</b> – Ocupação das salas do térreo- direção sul- foto de época .....	48
<b>Figura 30</b> – Recorte Planta Arquitetônica direção sul - Térreo .....	48
<b>Figura 31</b> – Vista Interna direção sul térreo -2022 .....	48
<b>Figura 32</b> – Balcão Interno da Polícia - Década de 1960 .....	49
<b>Figura 33</b> – Vista interna direção leste- espaço onde ocorria o embarque e desembarque- 2022 .....	49
<b>Figura 34</b> – Aeronave Modelo DC-3 – Estacionado .....	50
<b>Figura 35</b> – Ficha Passageiro Desembarçado- Ministério da Aeronáutica-Diretoria de Aeronáutica Civil.....	51
<b>Figura 36</b> – Haroldo Carlos Alvarenga – sala estação de rádio Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú.....	64
<b>Figura 37</b> – Porta onde estava situada a sala interna da meteorologia.....	73
<b>Figura 38</b> – Local onde ficava o ajardinado meteorológico - 2022 .....	74
<b>Figura 39</b> – Espaço para geração de gás hidrogênio - 2022.....	74

<b>Figura 40</b> – Planta Arquitetônica – Depósito Panair- Utilizada como depósito e casa e geração de gás hidrogênio na década de 1960 .....	75
<b>Figura 41</b> – Vista oblíqua direção sul- leste. Depósito e casa e geração de gás hidrogênio na década de 1960 .....	75
<b>Figura 42</b> – Vista oblíqua direção sul- oeste. Depósito e casa e geração de gás hidrogênio na década de 1960 - Foto de 2022.....	76
<b>Figura 43</b> – Vista oblíqua sul-leste –Foto de época espaço torre terceiro piso- Laterais abertas.....	79
<b>Figura 44</b> – Vista Sul- 2022 .....	80
<b>Figura 45</b> – Vista interna escada de acesso à torre - 2022 .....	81
<b>Figura 46</b> – Vista interna torre - 2022 .....	81
<b>Figura 47</b> – Planta Arquitetônica –Segundo piso.....	82
<b>Figura 48</b> – Vista interna atual da sala onde funcionava a estação de rádio.....	82
<b>Figura 49</b> – Vista externa direção oeste- sala onde ficava o alojamento - 2022 .....	83
<b>Figura 50</b> – Sala onde ficava o alojamento- segundo piso - 2022.....	83
<b>Figura 51</b> – Encontro Presidentes: Stroessner e JK, lançamento pedra fundamental, da Ponte Internacional da Amizade- Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú - 1956.....	92
<b>Figura 52</b> – Presidente Paraguai Alfredo Stroessner -1956- Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú.....	93
<b>Figura 53</b> – Vista oblíqua norte- leste - 2022.....	93
<b>Figura 54</b> – Encontro Presidentes (ao centro, de terno branco) Alfredo Stroessner. A seu lado esquerdo, Juscelino Kubitschek- 1956 - Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú.....	93
<b>Figura 55</b> – Vista: Campo de aviação desde a Torre de Controle- Encontro Presidentes: Stroessner e JK, lançamento pedra fundamental, da Ponte Internacional da Amizade- Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú- 1956.....	94
<b>Figura 56</b> – Vista direção norte-leste desde a torre do antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú - 2022.....	94
<b>Figura 57</b> – Vista: Campo de aviação desde a Torre de Controle- Encontro Presidentes: Stroessner e JK, lançamento pedra fundamental, da Ponte Internacional da Amizade- Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú -1956.....	95

<b>Figura 58</b> – Vista direção leste desde a torre a torre do antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguaçu - 2022.....	95
<b>Figura 59</b> – A Notícia: Quarto encontro dos Presidentes do Paraguai e do Brasil....	96
<b>Figura 60</b> – Presidente Castelo Branco no Aeroporto do Parque Nacional de Iguaçu - 1965.....	97
<b>Figura 61</b> – Vista área abrigada entrada – antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguaçu-2022.....	97
<b>Figura 62</b> – Sr. Mota e Sr. Schmidt- salão do antigo aeroporto momento da entrevista- 2022.....	107
<b>Figura 63</b> – Imagem do Café-Bar salão do terminal de passageiros do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú.....	109
<b>Figura 64</b> – Reconstituição Café-Bar salão do terminal de passageiros do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú.....	109
<b>Figura 65</b> – Vista interna do espaço onde estaria situado o Café-Bar-2022.....	110
<b>Figura 66</b> – Balcão da polícia- Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú.....	111
<b>Figura 67</b> – Vista interna atual, espaço onde ocorria a espera dos passageiros.....	111
<b>Figura 68</b> – Espaço de embarque e desembarque e balcão controle policial.....	112
<b>Figura 69</b> – Equipe de pista- Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú.....	112
<b>Figura 70</b> – Fichas de Embarque de Passageiros - Panair do Brasil.....	113
<b>Figura 71</b> – Vista Sul - Ginásio e prédio antigo aeroporto.....	114
<b>Figura 72</b> – Lustre salão do antigo aeroporto.....	117
<b>Figura 73</b> – Haroldo Carlos Alvarenga - Varanda Aeroporto do Parque Nacional do Iguassú.....	120
<b>Figura 74</b> – Antenor Carneiro de Melo e Rosângela Becker – Frente ao Antigo Aeroporto de Parque Nacional de Iguassú - 2021.....	120
<b>Figura 75</b> – Arsonval Cordeiro Mota - Varanda Aeroporto do Parque Nacional de Iguaçu - 2021.....	121
<b>Figura 76</b> – Valmir Eugenio Schmidt – Varanda Aeroporto do Parque Nacional de Iguaçu - 2022.....	121

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CAM	Correio Aéreo Militar
CAN	Correio Aéreo Nacional
DAC	Departamento de Aeronáutica Civil
FA	Forças Armadas do Brasil
GRESFI	Grêmio Esportivo e Social de Foz do Iguaçu
ICOMOS	Conselho Internacional de Monumentos e Sítios
IGU	Foz do Iguaçu
INRC	Inventário Nacional de Referências Culturais
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
PANAM	Pan American World Airways
PNI	Parque Nacional do Iguaçu
SPAM	Serviço Postal Aéreo Militar
SPHAN	Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
UNESCO	Organização das Nações Unidas para Educação, a Ciência e a Cultura
UNILA	Universidade Federal da Integração Latino-Americana

# SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>16</b>
1.2	A EXPERIÊNCIA, O ESPAÇO E O IMAGINÁRIO .....	16
1.3	ACOLHER E COMPARTILHAR AS NARRATIVAS DOS SUJEITOS.....	20
<b>2</b>	<b>A AURORA DO AEROPORTO DO PARQUE NACIONAL DE IGUASSÚ</b> .....	<b>24</b>
2.1.1	Campo de Aviação e Correio Aéreo Militar .....	28
2.1.2	Campo de Aviação e Aviação Comercial .....	33
2.2	PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU .....	34
2.2.1	Antecedentes de Criação do PNI .....	34
2.2.2	A Criação do Parque Nacional do Iguaçu - 1939.....	34
2.2.3	O Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú - 1941 .....	45
<b>3</b>	<b>MEMÓRIA E PATRIMÔNIO CULTURAL</b> .....	<b>52</b>
3.1	A RELAÇÃO ENTRE MEMÓRIA E PATRIMÔNIO .....	52
3.2	PATRIMÔNIO CULTURAL.....	57
3.2.1	Patrimônio Cultural Imóvel- Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú (1941)	60
<b>4</b>	<b>AS MEMÓRIAS DO AEROPORTO DO PARQUE NACIONAL DE IGUASSÚ</b>	<b>62</b>
4.1	O CONTATO COM OS “NOVOS ARES” .....	63
4.2	O COTIDIANO, O ESPAÇO E AS RELAÇÕES .....	68
4.3	A AVIAÇÃO E A SOCIEDADE LOCAL.....	87
4.4	A TRANSIÇÃO, AEROPORTO-CLUBE .....	99
4.5	O AFETO COM O ESPAÇO .....	105
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>122</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>126</b>
	<b>ANEXO</b> .....	<b>128</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A reflexão quanto ao espaço, às circunstâncias e às coisas de forma geral sempre me instigaram a pensar nos sentidos que damos a elas de acordo com cada contexto. Ou seja, trata-se de uma reflexão sobre o potencial das coisas, sobre como elas falam a respeito de nós e como carregam nossas ideias e memórias.

Lembro-me que, quando criança, brincava na terra solta nos arredores de casa e observava as formigas bem de pertinho debruçadas no chão, e ao mesmo tempo, me perguntava se além delas e de mim alguém mais já havia pisado naquele mesmo espaço; olhava para o céu e pensava por que é tão imenso e eu sou tão pequena. Naquele momento, ainda não imaginava que esses questionamentos me levariam a observações antropológicas, porém, a reflexão do que sou no espaço-tempo sempre me acompanhou.

As coisas falam, contam contextos, então houve momentos em que a expressão humana manifestada deixou uma mensagem, seja ela qual for, mas deixou. E assim volto minha atenção às coisas próximas, àquelas que chegam até mim ou que eu chego até elas, pois há de se considerar que sempre há algo maior a ser descoberto e aprendido.

Recordo-me da pergunta que me fazia em silêncio, enquanto criança, ao observar as formigas no solo. Hoje eu sei que não fomos os únicos seres a compartilhar este espaço, e que mesmo em tempos distintos, existem outras memórias e histórias associadas àquele espaço, assim como outras virão. No entanto, embora não tenha conhecimento delas, possuo o entendimento de não me deter a verdades absolutas.

### 1.2 A EXPERIÊNCIA, O ESPAÇO E O IMAGINÁRIO

Em maio de 2020, comecei a participar de forma voluntária do Projeto de Extensão “*TekohaGuasu*”, da Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA), coordenado pelo servidor Pedro Louvain, o projeto é destinado à Educação Patrimonial. Em parceria com o Grêmio Esportivo e Social de Foz do Iguaçu (GRESFI), o projeto tem o objetivo de valorizar a história do município, visando à criação de um Espaço de Memória aberto e gratuito ao público que explane a

história da aviação no município e a do clube social Gresfi, no prédio do primeiro Aeroporto de Foz do Iguaçu, inaugurado em 1941.

Atualmente, o espaço cedido para a construção do Espaço de Memória do Gresfi, no prédio do antigo aeroporto, ainda não está concluído. Sendo assim, as visitas nessas salas, até o momento, não ocorrem. Porém, existem, desde meados de 2021, as visitas guiadas por participantes do projeto, que são efetuadas mediante agendamento, momento em que é apresentado ao visitante um circuito que inclui o antigo salão do terminal de passageiros do aeroporto e seu entorno.

Durante dois anos, estive semanalmente no prédio do antigo aeroporto, apreendendo, compreendendo e refletindo sobre o trabalho que estava sendo realizado nesse espaço-tempo. Desde o primeiro contato com o prédio, ao percorrer o local, os pensamentos eram sobre quais haviam sido aqueles espaços e quem ali já esteve antes de mim.

A minha etnografia começava ali, a partir da primeira vista, e eu já possuía a informação de que aquele prédio havia sido o primeiro aeroporto da cidade. A observação partiu, então, da minha concepção quanto à experiência que possuo com o que denominamos aeroporto. Busquei a aplicabilidade dos espaços, porque foi isso que um aeroporto havia representado até aquele momento da minha vida: um terminal funcional para idas e vindas de viagens aéreas.

Aos poucos, compreendi que a instituição atual que o espaço abrigava era a instituição parceira do Projeto junto à Universidade, o clube Gresfi, fundado em 15 de novembro 1967. Ela foi a primeira e única instituição a ser abrigada naquele espaço após a desativação do prédio como aeroporto em meados de 1970.

Os atuais integrantes e diretores do clube somaram e têm somado forças junto ao projeto. Suas intenções são também de preservação e conservação do espaço, buscando torná-lo, juntamente com o apoio ao projeto, um patrimônio cultural. Além disso, encontra-se em andamento o processo de nº 061530/2019, com relação ao tombamento do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, amparado pela Lei Municipal nº 4.470, de 5 de agosto de 2016. Dessa forma, busca-se compartilhar a história com a sociedade.

Em meados de 2020, o clube Gresfi concluiu a construção de um novo local para a sua instituição, liberando, assim, o prédio do primeiro aeroporto para a estruturação dos trabalhos voltados ao objetivo do projeto.

O prédio é basicamente formado por três andares e possui uma vista arquitetônica eminente. Os detalhes de suas formas são requintes de uma arquitetura neocolonial brasileira minuciosa, rica em detalhes de madeira e pedra: uma estética que leva o imaginário a outra época.

Ao adentrar a porta principal, logo à direita, avistei, no alto da parede ao lado da escada de acesso ao segundo piso, um mosaico de azulejos portugueses, com moldura em madeira. Era o firmamento do espaço quanto à função para a qual foi criado, uma placa de inauguração com informações da criação e do criador.

E nesse espaço de características singulares, minhas reflexões e meu imaginário estiveram sempre atentos. A partir daí, os primeiros trabalhos com base no plano de ação do projeto iniciaram-se no segundo e terceiro pisos, acessados pela deslumbrante escada em madeira, toda torneada.

Aquele espaço que iria adentrar havia sido depósito de tudo que se possa imaginar nos últimos anos, e a porta de acesso esteve fechada por questão de segurança, mediante recomendação dos bombeiros. Seriam esses ambientes, o segundo e o terceiro piso, chamados de estação de rádio e torre de controle; espaços que viriam a abrigar, primeiramente, a história e as memórias não só do primeiro Aeroporto de Foz do Iguaçu, como também do clube Gresfi.

O segundo piso dá acesso à varanda, que é toda em madeira, e destaca-se aos olhos de quem vislumbra o conjunto e a arquitetura do prédio. O acesso ao terceiro piso se dá por uma pequena escada em formato de caracol feita de metal e madeira. É o espaço mais alto do prédio, onde a vista é praticamente 360° e consegue-se vislumbrar o horizonte do que foi, em outra época, o campo de aviação, pois remete ao imaginário.

Ademais, dos objetos que estavam no espaço, havia os já recolhidos por outras gerações na intenção de armazenar objetos e documentos afins à memória do local; pois, desde que se tornou público que os trabalhos para a idealização do Espaço de Memória haviam iniciado, doações de outras pessoas que sentiam afinidade com o local começaram a chegar.

Assim, é necessária a devida atenção e o devido acolhimento dos itens, além dos trabalhos que já se efetivavam, como o inventário e o levantamento histórico do acervo. Desde o início do projeto, os artefatos encontrados no prédio foram inventariados, dando início ao acervo do Espaço de Memória do Gresfi.

Ao trabalhar diretamente com os objetos que mantêm conexão com o prédio histórico, sempre tive a clareza de que, se não fossem as memórias acompanharem quaisquer desses objetos, meu trabalho estaria voltado somente a um colecionamento categorizado, sem os significados devidos.

Nesse contexto de recebimento e acolhimento das doações, foi recebida a doação de objetos feita por Leila Alvarenga, viúva de Haroldo Carlos Alvarenga (1945-2013). Haroldo Alvarenga veio à Foz do Iguaçu em agosto de 1968 para cumprir a função de primeiro controlador de voo, servindo a Aeronáutica no novo aeroporto da cidade, o Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu (IGU) – Cataratas. Porém, a torre de controle de voo do novo aeroporto não estava totalmente pronta, e isso permitiu a atuação de Haroldo na estação radiotelegráfica do antigo aeroporto, participando da comunicação aérea.

Realizando o acolhimento dos objetos doados que pertenceram a Haroldo Carlos Alvarenga para o Espaço de Memória, estive próxima daquela personalidade, fotografando os objetos e lendo seus escritos. Alguns deles apresentavam suas tentativas e seu empenho de tornar o prédio antigo em um espaço museal.

A informação de que Alvarenga já havia trabalhado por certo período naquele espaço era de meu conhecimento, porém, ao pesquisar mais sobre sua chegada ao município, tive a informação de que ele havia morado pelo período de dois anos no espaço que hoje se trabalha para ser o Espaço de Memória do Gresfi e acolhe também os seus objetos. Embora seu tempo de atuação tenha sido curto no prédio do primeiro aeroporto, ele deixou memórias que continuam a ser compartilhadas por colegas de cotidiano da época, por sua família e pelo município a que tanto serviu de inúmeras maneiras.

Estava decidida, contribuiria com o Espaço de Memória do Gresfi por meio da minha pesquisa. E assim, ao mesmo tempo em que realizava os trabalhos do projeto, realizava também a pesquisa para a produção deste trabalho. Além disso, buscava contato com pessoas que estivessem dispostas a narrar suas memórias com relação ao primeiro Aeroporto de Foz do Iguaçu e buscava a voz dos sujeitos que vivenciaram aquele espaço na sua funcionalidade.

Essas memórias não se referem aos primórdios da criação do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú - 1941, mas às décadas finais de seu funcionamento; pois, para os primórdios da aviação em Foz do Iguaçu, contamos apenas com

relatos da história que narram a criação do Campo de Aviação no ano de 1930 no mesmo território. Os primórdios da aviação em Foz do Iguaçu serão abordados no Capítulo 1.

Poderia realizar um trabalho voltado à pesquisa somente sobre o acervo e os objetos que foram sendo descobertos naquele espaço. Entretanto, no momento, é preciso focar nos sujeitos que permitem e podem compartilhar sua relação com o primeiro aeroporto da cidade. Existem, pois, as narrativas pertencentes aos trabalhadores que viveram o funcionamento do aeroporto e que nos apresentaram as dimensões simbólicas dessas memórias, as perpetuando como legado histórico da sociedade.

### 1.3 ACOLHER E COMPARTILHAR AS NARRATIVAS DOS SUJEITOS

O primeiro aeroporto da cidade de Foz do Iguaçu, denominado Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, inaugurado em 1941, ocupa espaço relevante no que se refere à história sociocultural do município, como também é uma parcela da história nacional, levando em consideração o contexto e a época de sua criação.

Segundo Silva (2014), em 1916, a visita de Alberto Santos Dumont (1873-1932) à terra das Cataratas influenciou politicamente nos anos vindouros. O fascínio pelas águas das cataratas o instigou a usar de sua influência política no país e no estado para que a área fosse declarada de interesse público. Levando assim, mais tarde, à criação do Parque Nacional do Iguassú em 1939 por meio de decreto do então Presidente da República Getúlio Vargas (1882-1954). É nesse contexto que nasce o Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú.

Sendo assim, as memórias associadas a esse patrimônio são contribuições de grande relevância para a construção da memória social. Discutir sobre as memórias que envolvem o patrimônio Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú não se justifica somente pelo fato de reconhecer o lugar, legitimando sua importância como patrimônio histórico-cultural; mas se justifica, além de tudo, pelas reais possibilidades de aproximação e compartilhamento das memórias coletivas e colaborações que tendem a contribuir com a sociedade a partir de histórias e memórias associadas ao espaço em tempos distintos.

Desse modo, é possível viabilizar uma ferramenta de educação social que impacta distintos públicos, como o escolar, vicinal, cidadão, acadêmico, turístico, científico, etc. Para tanto, é preciso criar meios que possibilitem que essas memórias ecoem no tempo, contribuindo para a construção de conhecimentos. Um dos caminhos para esse efeito é a intenção desta pesquisa, a que me detenho em responder: quais são as memórias associadas ao Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú?

Estando ciente de que existem outras memórias relacionadas a este espaço, vale ressaltar que nesta pesquisa, buscarei identificar e analisar memórias cotidianas associadas ao Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, narradas pelos sujeitos que vivenciaram o cotidiano do trabalho no aeroporto a partir de lugares específicos. Para tanto, foram delineados os seguintes objetivos específicos: apresentar a historicidade do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú; articular memória e patrimônio a partir do viés da antropologia cultural para a compreensão das análises relacionadas à etnografia; e apresentar a análise etnográfica das narrativas associadas ao patrimônio, relacionando-as aos efeitos da memória coletiva.

Para responder aos objetivos, realizei uma pesquisa de base etnográfica no período de 24 meses, com caráter qualitativo. Nela, foi utilizada a metodologia etnográfica, com ênfase em: entrevistas semiestruturadas; observações participantes; realização de diário de campo; referenciais bibliográficos; fotografias e documentos históricos.

A coleta de dados que antecedeu as entrevistas, incluindo as fontes de dados históricos e as observações de diário de campo referentes ao trabalho voluntário no Projeto “*TekohaGuasu*”, foi muito significativa para a viabilização argumentativa e bastante necessária para o momento da efetivação das entrevistas.

O cenário das entrevistas foi o salão principal do prédio do antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, localizado no centro de Foz do Iguaçu, na Avenida Juscelino Kubitschek, n.º 1872. O local foi escolhido propositadamente em virtude da familiaridade dos partícipes com o ambiente, o que possibilitou diálogos repletos de riquíssimas informações e observações para esta pesquisa.

As memórias narradas, que foram levantadas por meio das entrevistas, contaram com a participação de três personagens centrais que já haviam trabalhado

no antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú. A participação deles deu-se mediante contato prévio para agendamento das entrevistas de forma estruturada para que elas pudessem ocorrer individualmente.

A primeira entrevista, cuja duração foi de 2h30min, foi realizada em 15 de abril de 2021, com o Sr. Antenor Carneiro de Melo, de 88 anos de idade e ex-gerente comercial da companhia aérea Varig. Já a segunda entrevista ocorreu em 03 de setembro de 2021, com o Sr. Arsonval Cordeiro Mota, de 82 anos de idade, meteorologista e Suboficial da Reserva da Força Aérea Brasileira (FAB), cuja duração teve 3h24min. Por fim, a terceira entrevista foi efetivada em 26 de fevereiro de 2022, com o Sr. Valmir Eugenio Schmidt, de 78 anos de idade, radiotelegrafista e Suboficial da Reserva da Força Aérea Brasileira (FAB), e teve duração de 2h14min.

As entrevistas foram gravadas e transcritas, com a respectiva captura de vídeo durante as entrevistas. As participações foram de caráter voluntário e os participantes concordaram, mediante termo de consentimento, com a divulgação de suas identidades e informações cedidas.

Importante considerar que, no período de ocorrência das entrevistas, o contexto global era de vulnerabilidade devido à pandemia de Covid-19. Esse fato não prejudicou a efetivação das entrevistas, porém, ao considerar a idade dos entrevistados como fator de risco, os cuidados preventivos foram prioridade.

A apresentação das narrativas é realizada por meio da análise etnográfica, considerando dados subjetivos e objetivos apresentados pelas memórias compartilhadas dos atores da época. Para a construção da análise interpretativa dos resultados, a orientação foi trabalhar com referenciais teóricos que possibilitassem o diálogo entre antropologia cultural, memória e patrimônio.

Junto à descrição histórica e às narrativas apresentadas na etnografia, estão os arquivos fotográficos da época que se somam às fotografias contemporâneas, algumas feitas, inclusive, nas antigas perspectivas da época, o que torna perceptível, em alguns casos, a alteração realizada na estrutura física do prédio ao longo do tempo.

E dessa maneira, evidenciando as memórias associadas ao Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, que se cumpre o objetivo desta pesquisa que, além disso, tem por consequência a reverberação dessas memórias no âmbito social.

O presente trabalho subdivide-se em três capítulos. No primeiro capítulo, é descrita, de forma sucinta, a história que envolve a criação do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, assim como os fatos que antecederam a sua criação até sua inauguração em 1941. Além disso, são analisados os contextos locais, nacionais e internacionais que incentivaram o fluxo e a consumação da aviação na região. Serão também evidenciados fatos que envolveram o Aeroporto Nacional de Iguassú desde a sua inauguração até a época de sua desativação em 1972.

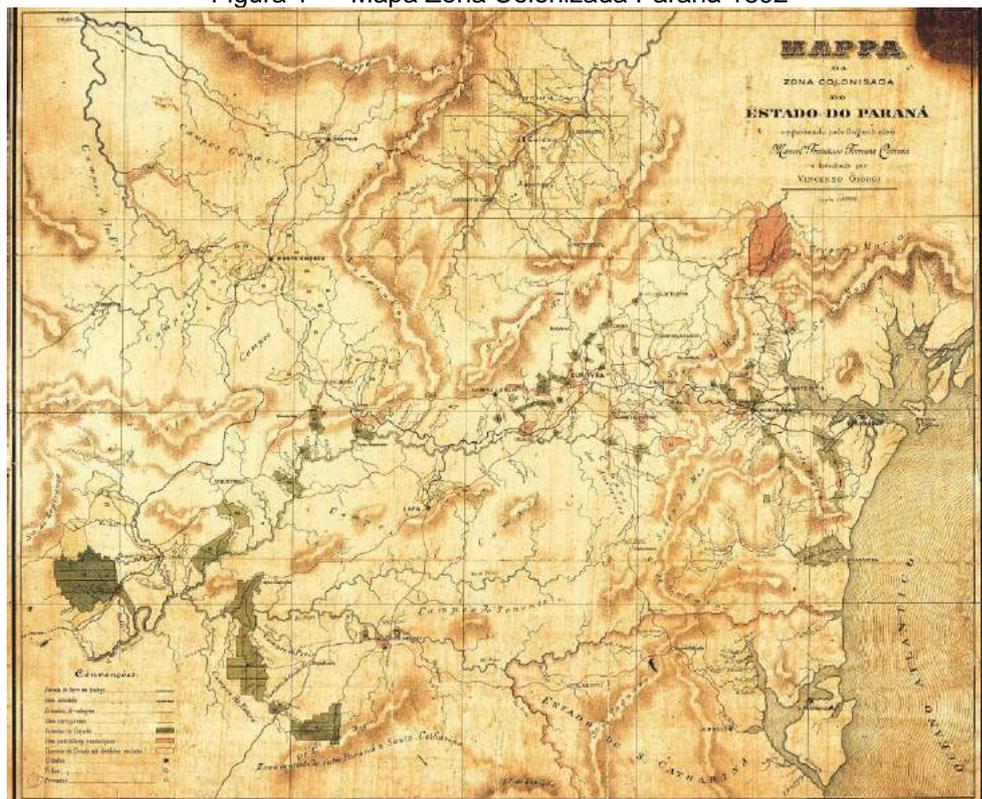
No segundo capítulo, realiza-se um aprofundamento dos principais conceitos que norteiam esta pesquisa. Para que a compreensão relativa à objetividade desta investigação ocorra de maneira ampla, os conceitos embasam e viabilizam a discussão que envolve as narrativas de memórias associadas ao patrimônio. Elucidar sobre os conceitos de memória e patrimônio, a partir do viés da antropologia cultural, auxilia na instrução do que é patrimônio e do porquê as memórias são aliadas inseparáveis desses objetos.

No terceiro capítulo, faz-se a apresentação mediante análise etnográfica das narrativas associadas ao Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú. A intenção é explorar os resultados para elevar a visibilidade necessária das narrativas em prol da memória social e coletiva que envolve o primeiro aeroporto da cidade.

## 2 A AURORA DO AEROPORTO DO PARQUE NACIONAL DE IGUASSÚ

A cidade de Foz do Iguaçu nasce da expedição militar para fundação de uma Colônia Militar. O historiador Micael Alvino da Silva, em seu livro *Breve História de Foz do Iguaçu* (2014), menciona o relato de 1938, do Sargento José Maria de Brito, integrante da comissão dessa expedição, sobre o intuito de se “construir estradas estratégicas naquele estado” (BRITO, 1938, *apud* SILVA, 2014, p. 58). Essa expedição alcançou o seu êxito com a abertura de um trajeto, uma “picada” de aproximadamente três metros, que ligava Guarapuava à foz do rio Iguaçu, em 22 de novembro de 1889, configurando-se, nessa data, a fundação da Colônia Militar da foz do rio Iguassú (MACHADO, 2014).

Figura 1 — Mapa Zona Colonizada Paraná 1892



Fonte: Disponível em: [https://www.iat.pr.gov.br/sites/agua-terra/arquivos\\_restritos/files/documento/2020-04/mapa1892.pdf](https://www.iat.pr.gov.br/sites/agua-terra/arquivos_restritos/files/documento/2020-04/mapa1892.pdf). Acesso em: 21 jul. 2022.

Em 1910, é elevada à condição de Villa Iguassú, tornando-se distrito de Guarapuava pela Lei nº 971. Em 1913, pelo Decreto nº 1.002, de 29 de janeiro de 1913, a colônia militar foi extinta, passando-se então a um regime civil administrado por Guarapuava. No dia 14 de março de 1914, pela Lei nº 1.383, é criado o

Município de Vila Iguassú, sendo oficializado no dia 10 de junho de 1914 junto à posse do primeiro prefeito Jorge Schimmelpfeng (1876-1929). O município foi nomeado Foz do Iguaçu pela Lei Estadual nº 1.783, de 05 de abril de 1918 (MACHADO, 2014).

A economia de Foz do Iguaçu, desde a criação da Colônia Militar até meados de 1930, ainda girava em torno da exportação de madeira e erva-mate. O transporte dessas exportações ou de qualquer outro trânsito dava-se por vias fluviais, através do rio Paraná, e pela picada que levava à Guarapuava, o que se tornava sem condições de tráfego em dias chuvosos. As mercadorias consumidas em Foz do Iguaçu vinham da Argentina por navios que costumavam atracar na encosta do rio Paraná, onde o comércio se dava por encomendas (WACHOWICZ, 1987).

O turismo aos “Saltos de Santa Maria do Iguaçu”, como eram conhecidas as cataratas na região, foi difundido pela Europa e incentivado por comerciantes locais argentinos desde 1902. Para isso, foi construído um hotel, um porto e uma estrada de acesso à região das cataratas, elevando a fama do turismo na região das cataratas do lado Argentino, favorecido pelo acesso às proximidades dos saltos (WACHOWICZ, 1987).

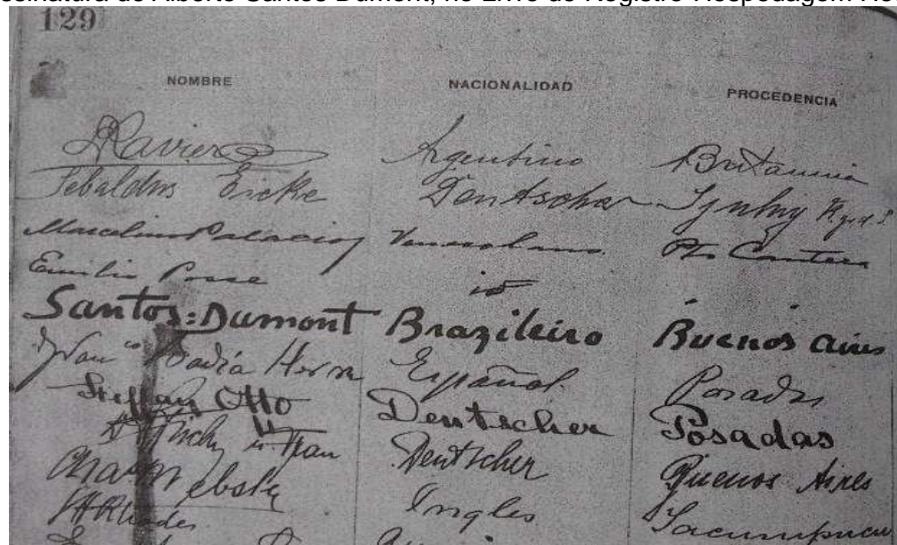
Foz do Iguaçu, no entanto, mesmo estando praticamente isolada do restante do território brasileiro pelas grandes distâncias e falta de acesso, passa a ter uma estrada até as cataratas, construída pelo brasileiro Frederico Engel Rios. O primeiro hotel do município em 1915, o Hotel Brasil, situado na Avenida Brasil, no centro de Foz do Iguaçu, era de propriedade de Frederico Engel, que partia daquele local para realizar o transporte das hóspedes até as quedas, por meio de cavalos, charrete e carroça, em um trajeto de 30 quilômetros, que levava 5 a 6 horas.

Nessa mesma época, Frederico Engel Rios, arrendou uma casa que ficava nas terras do Sr. Jesus Val, na barranca do rio Iguaçu, e a tornou o “Hotel dos Saltos”, filial do Hotel Brasil. Esse hotel, mais próximo às quedas, auxiliou na intensificação do fluxo de turistas do lado brasileiro das cataratas (MACHADO, 2014).

O turismo, então movido pelas Cataratas do Iguaçu, começa a fortalecer o desenvolvimento socioeconômico da região, passando a ser potencializado, desde 1916, pela visita do estimado aeronauta e inventor brasileiro Alberto Santos Dumont

(1873-1932). Santos Dumont estava na região da tríplice fronteira em Puerto Aguirre, na Argentina, por convite dos argentinos, para que conhecesse os Saltos do Iguassú do lado argentino. Ao saber da estadia de ilustre personalidade em terras vizinhas, Frederico Engels e o então prefeito Jorge Schimmelpfeng estenderam o convite para que Santos Dumont conhecesse o lado brasileiro das majestosas quedas d'águas (WACHOWICZ, 1987). O convite foi aceito, e em 24 de abril de 1916, Santos Dumont hospedou-se no Hotel Brasil, quarto nº 2 (WACHOWICZ, 1987).

Figura 2 —Assinatura de Alberto Santos Dumont, no Livro de Registro-Hospedagem Hotel Brasil 1916



Fonte: Desconhecido.

No dia 25 de abril de 1916, Frederico Engel, seu filho Frederico Engel Filho e Alberto Santos Dumont foram a cavalo para as Cataratas, onde hospedou-se na filial do Hotel Brasil. Ali ele tomou conhecimento de que as terras do entorno que abrigavam as cataratas eram de propriedade particular e pertenciam ao estrangeiro Jesus Val, pois foram entregues pela Colônia Militar (WACHOWICZ, 1987).

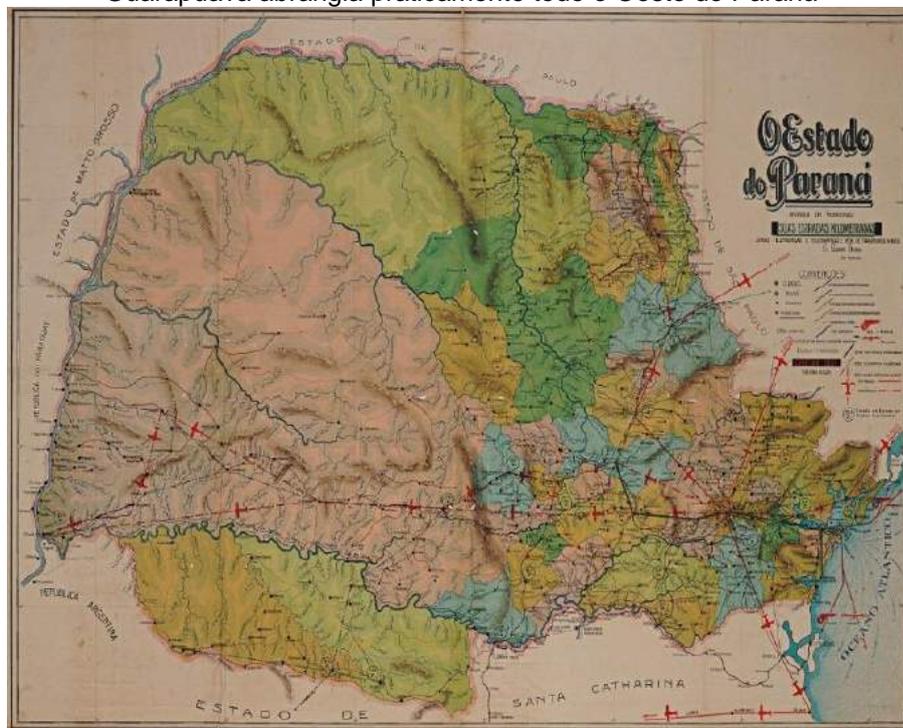
Esse fato mudou a rota da viagem de Alberto Santos Dumont, motivando-o a percorrer longo e difícil trajeto até Curitiba, iniciado em 27 de abril de 1916 a cavalo, pela única estrada de acesso até Guarapuava. A partir dali, seguiu viagem em automóvel até Ponta Grossa, de onde seguiu de trem até Curitiba, chegando em 06 de maio de 1916 para reunir-se com o governador do estado Affonso Camargo. De sua influência junto às autoridades, surgiu o Decreto nº 653, de 28 de julho de 1916, que declarou de utilidade pública a área de 1.085,328 hectares. Em 1919, mediante

acordo de venda com Jesus Val e o governo do Paraná, é registrada a escritura em cartório (MACHADO, 2014).

Com os meios de comunicação e transporte limitados, a região, na década de 1920, ainda caminhava lentamente com a economia ligada ao turismo, e passava a ter sua desaceleração imediata com os anos vindouros, pela invasão de revolucionários, tenentes rebeldes que buscavam derrubar o governo federal de Artur Bernardes. Com isso, Foz do Iguaçu é tomada em setembro de 1924 até abril de 1925 (MACHADO, 2014). A situação volta à normalidade, porém com a economia do turismo e da erva-mate afetada.

Segundo Wachowicz (1987, p. 129), um jornal curitibano denunciava em 1928, que o brasileiro sofria do chamado “*mal territorial*.” A informação referia-se à população isolada do oeste do Paraná, que não se reconhecia como brasileiros devido aos limites topográficos em que viviam. A moeda de circulação era de predominância argentina, e a identificação com os costumes e idiomas da fronteira eram pertencentes aos vizinhos argentinos, paraguaios e nativos guaranis.

Figura 3—Mapa da década de 1930, quando o município de Foz do Iguaçu, desmembrado de Guarapuava abrangia praticamente todo o Oeste do Paraná



Fonte: Disponível em: <https://www.h2foz.com.br/cidade/foz-do-iguacu-108-anos-historia-da-terra-das-cataratas-e-bem-mais-antiga/>. Acesso em: 21 jul. 2022.

O desprendimento da região das barrancas do rio Paraná com a República Brasileira era um fato. E essa notícia corre a nível nacional por meio dos revolucionários que estiveram por meses na região, sendo conhecida a realidade do oeste do Paraná pelo descaso do governo do Brasil. Após a Revolução de 1930, quando tomou posse do governo federal, o gaúcho Getúlio Vargas (1882-1954) incluiu, nas suas metas, a nacionalização da chamada *fronteira guarani* (WACHOWICZ, 1987). A fronteira do rio Paraná aberta era sinônimo de perigo a nível nacional. Nesse mesmo período, o governo federal de Getúlio Vargas decretou que, a partir de 1931, a mão de obra referente aos *obrages*<sup>1</sup> do rio Paraná em território nacional deveria ser inteiramente e obrigatoriamente brasileira (WACHOWICZ, 1987).

Em 30 de junho de 1932, no processo de nacionalização do oeste do Paraná, na intenção de recuperar a soberania nacional nessas fronteiras, partiu de Curitiba a 1ª Companhia Isolada de Foz Iguaçu formada por 200 pessoas, incluindo entre eles, oito oficiais e diversos sargentos e cabos do exército, a fim de acabar com o contrabando praticado na região, instalar uma estação radiotelegráfica e construir um campo de aviação para aterrissagem de aeronaves civis e militares (WACHOWICZ, 1987). A Companhia Isolada de Foz do Iguaçu passou a ser, mais tarde, em 1943, o 1º Batalhão de Fronteira, atualmente 34º Batalhão de Infantaria Mecanizado, ocupando 118 hectares no centro da cidade.

### 2.1.1 Campo de Aviação e Correio Aéreo Militar

Embora mereçam aprofundamento, existem indícios e fatos noticiados<sup>2</sup> de que, na época de 1933, ocorreram aterrissagens em solo iguaçuense de aeronaves estrangeiras sem licença prévia. Essa informação, de certa maneira, indica que a defesa fronteira nacional não estava totalmente estabelecida naquele momento na

---

<sup>1</sup>Propriedade de exploração típica de regiões cobertas de matas subtropicais, em território argentino, paraguaio e brasileiro. O interesse de um obragero não era a colonização em regime de pequena ou média propriedade, nem o povoamento de suas vastas terras. Seu objetivo era a extração de ervamate, nativa da região, bem como a madeira em toros, abundante na mata nativa subtropical.

<sup>2</sup>Notícia: Correio do Paraná- 09 de dezembro de 1933. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=171395&pesq=fronteiri%C3%A7a%20avi%C3%B5es%20foz%20do%20iguass%C3%BA&pasta=ano%20193&hf=memoria.bn.br&pagfis=3579>  
Acesso 30 jun. 2022.

região, o que demonstra uma das causas pela urgência com que o governo federal pretendia ocupar esses espaços de fronteira.

No âmbito nacional, as fronteiras ou os lugares com áreas de maior isolamento passaram a ter a assistência do governo federal desde 1931 através do serviço de transporte de correspondência em aviões militares. Ele começou com a denominação de Serviço Postal Aéreo Militar (SPAM), e em seguida passou para Correio Aéreo Militar (CAM)<sup>3</sup>, tornando-se, em 1941, o Correio Aéreo Nacional (CAN), quando houve a criação do Ministério da Aeronáutica e a fusão do Correio Aéreo Militar com o Correio Aéreo Naval.

Nos primeiros anos desse empreendimento nacional com relação à aviação e ao envio de correspondências, os desafios enfrentados por pilotos para que as cidades recebessem esses benefícios eram de extremo risco devido às limitações tecnológicas das aeronaves. Para que fosse possível a instalação de rotas áreas nessas cidades, era necessário que elas disponibilizassem um campo de aviação.

A comunicação e o transporte foram, então, apurados no município de Foz do Iguaçu desde o ano de 1933, quando se iniciaram as negociações nacionais para a construção de um Campo de Aviação na cidade. Segundo a pioneira de Foz do Iguaçu, Otília Schimmelpfeng (1907-1995), filha do primeiro prefeito da cidade, a área destinada ao campo de aviação foi escolhida de acordo com uma topografia que fosse estratégica na época, o que levou ao espaço de propriedade do Sr. Fulgêncio Pereira, que foi prontamente adquirido pelo governo federal (SCHIMMELPFENG, 2009).

De acordo com Schimmelpfeng (2009), no dia 23 de março de 1935, houve o primeiro voo para teste e reconhecimento da linha aérea Curitiba-Foz do Iguaçu. O avião militar de cor vermelha partiu de Curitiba, da 5ª Base Aérea, e foi pilotado<sup>4</sup> pelo Capitão Orsini de Araújo Coriolano e copiloto Tenente Manuel de Oliveira.

Schimmelpfeng (2009, p. 34) expõe que “Era o mensageiro da esperança, portador da linha, mais curta de ligação entre Foz do Iguaçu e Curitiba, num tempo de quatro horas, ao invés de quatro a oito dias! ”. Tal fato não passou despercebido

---

<sup>3</sup>Conheça a história dos pioneiros do correio aéreo nacional. Disponível em:

<https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/11465/>. Acesso em: 30 jun. 2022.

<sup>4</sup>Piloto e copiloto, primeiro voo de teste e reconhecimento da linha aérea Curitiba-Foz do Iguaçu, 1933. Disponível em:

<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=092932&pesq=rumo%20ao%20paiz%20das%20cascatas&pasta=ano%20193&hf=memoria.bn.br&pagfis=28725>. Acesso em: 30 jun. 2022.

pela população local, como relata Schimmelpfeng (2009, p. 34): “Quanta gente correndo para ver de perto o tal avião! Era preciso tocar, certificar-se que aquilo era uma coisa real, palpável; descobrir o mistério daquele objeto pesado que voava tão leve como um pássaro...”. Iniciava-se, a partir daí, uma nova era para a região oeste do Paraná.

O Campo de Aviação foi oficialmente inaugurado em 1º de abril de 1935. E são por meio das palavras grafadas de Otília Schimmelpfeng que esse momento tão significativo para a população iguaçuense ecoa até os dias de hoje como parte da história desse povo e dessa região:

Naquele tempo, é claro, Foz do Iguaçu não possuía meios de comunicação aparelhados para informações rápidas e precisas, por isso, ninguém sabia ao certo a hora da chegada [...] já bem cedo a população inteira aglomerava-se às margens da pista gramada, na feliz expectativa de solenizar um ato histórico. As horas avançavam além do meio dia, sem que uma notícia viesse orientar qualquer resolução, já se ia sentindo os efeitos da longa espera, com pessoas desmaiando, pela fome ou pelo cansaço, porém ninguém se dispunha a arredar o pé dali[...] E foi o seu ronco que atraiu a atenção, contra toda a expectativa, lá para o lado norte (direção Guaíra), onde se divisava um pontinho negro que ia crescendo... O povo não se conteve e prorrompeu em gritos, acenos, risos, e lágrimas, dominado pela emoção daquele momento e expressiva alegria, enquanto o *pássaro vermelho* sobrevoava a cidade e ia peneirando o ar, no problema de aterrisagem. (SCHIMMELPFENG, 2009, p. 35).

Formava-se a linha aérea Curitiba-Foz do Iguaçu-Guaíra. Com o pouso do avião biplano *Waco CSO* em solo iguaçuense, firmava-se oficialmente, por meio do voo inaugural pilotado pelo Capitão Hortêncio Pereira de Brito e vindo de Campo Grande - MT, a primeira linha aérea que incluía o município pertencente ao Correio Aéreo Militar (CAM) (SCHIMMELPFENG, 2009).

Figura 4 —Primeiro Pouso Teste no Campo de Aviação, com avião Waco CSO, vindo de Curitiba-Foz do Iguaçu, em 23 março de 1935 (pessoa não identificada)



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

O Campo de Aviação teve um início glorioso. No ano seguinte à sua inauguração, em 1936, Schimmelpfeng (2009) menciona a *Festa da Asa*, com iniciativa do Capitão Miguel Blasi, Delegado Regional de Polícia, e execução do prefeito municipal Jorge Samways.

O evento ocorreu em 03 de outubro de 1936, quando houve a condecoração dos aviadores com medalhas de prata, que continham gravadas a frase: *Homenagem aos Aviadores do 5º REG. AV. Heróis anônimos do progresso de Foz do Iguaçu. A sua população agradecida. Em 03-10-1936.* Essa condecoração contou com a presença de moças da sociedade que foram intituladas *Madrinhas*, responsáveis por prender as insígnias nos uniformes dos pilotos. Eram sete moças que, segundo Schimmelpfeng (2009), intitulavam-se: Nena, Irma, Layde, Maria, Arethusa, Lucilla e Amélia (SCHIMMELPFENG, 2009).

Figura 5 —Madrinhas e Aviadores, Condecoração Aviadores do 5º REG. AV.



Fonte: Harry Schinke.

As homenagens prestadas aos aviadores da linha aérea que abrangia Foz do Iguaçu ocuparam primeiramente o espaço do campo de aviação e o amplo hangar construído próximo ao Quartel da 1ª Companhia Isolada de Fronteira, que atualmente se trata do 34º Batalhão de Infantaria Mecanizado.

A programação durou três dias e contou com o empenho máximo dos anfitriões, de banquete à cerimônia, com direito a baile comemorativo no *Oeste Paraná Clube* (SCHIMMELPFENG, 2009). No entanto, o espetáculo foi dado pelos próprios aviadores que, em dez aeronaves, presentearam a população com aterrissagem e decolagem memorável, como refere Schimmelpfeng:

O campo de aviação estava semeado de gente! Eram as autoridades, as famílias, os escolares portando bandeirinhas, e o povo em geral, todos movidos pelo mesmo entusiasmo de recepcionar aqueles Azes que chegavam num ruído ensurdecedor de aviões que rodopiavam no ar, e iam descendo um a um. [...] num concorridíssimo *bota fora*, como expressão de saudosa despedida de toda população [...] nossa gente foi brindada com um espetáculo nunca visto: a apresentação de voos acrobáticos [...] o povo se viu fascinado pela brilhante execução daqueles destemidos artistas do ar! [...] sob os acenos calorosos da multidão e, em formação simétrica, numa perfeita coordenação de voo, iam sumindo a vista e deixando um rastro de grande saudade e, na memória, a fixação das belas cenas presenciadas (SCHIMMELPFENG, 2009, p. 38-39).

O Correio Aéreo Militar (CAM) possibilitou a conexão do oeste do estado do Paraná com as demais regiões do Brasil, expandindo sua comunicação e seu

transporte. As viagens ocorriam semanalmente, cumprindo a linha Curitiba-Foz-Guaíra; em seguida, essa mesma linha aérea passou a operar até Ponta Porã - MT. A expansão aérea crescia, e em 23 de janeiro de 1936, foi inaugurada a primeira linha internacional<sup>5</sup> realizada pelo Correio Aéreo Militar (CAM) para Assunção, no Paraguai. Para isso, foi utilizado um Waco Cabine CJC, que era tripulado pelos Tenentes Hortêncio Pereira de Brito e Ricardo Nicoll, com escalas no Rio, São Paulo, Bauru, Três Lagoas, Campo Grande, Ponta Porã, Concepción (no Paraguai) e Assunção.

### 2.1.2 Campo de Aviação e Aviação Comercial

Em meados de 1938, já havia uma linha aérea semanal da companhia aérea Pan American World Airways (1927-1991), conhecida como Pan Am, que operava a rota Rio de Janeiro-Assunção-Buenos Aires, com pouso na cidade de Foz do Iguaçu. Segundo Schimmelpfeng (2009), o desembarço aduaneiro correspondente a esses voos, ocorria em Foz do Iguaçu, em barracas instaladas em volta da pista de pouso, próximo ao hangar das aeronaves, pois não havia uma estação ou terminal de passageiros.

Nas palavras de Schimmelpfeng (2009, p. 40), “Lembro-me de Henry Fonda, Grace Moore, do astro-cantor Mojica, de Walt Disney, distribuindo autógrafos [...] Leônidas, fulgurante astro do futebol brasileiro, ora uma notável cantora, como Bidu Sayão. ” Nesse trecho, Schimmelpfeng (2009) revela que a exposição da transição dos passageiros no embarque e desembarque das aeronaves era um fato curioso para as pessoas da cidade que, muitas vezes, dedicavam-se à observação, levantando características e aspectos conforme a nacionalidade.

Os voos comerciais aumentavam conforme o fluxo turístico. A demanda relacionada aos voos nacionais para atender o turismo até Foz do Iguaçu começa, nessa época, a ser atendida pela companhia aérea Panair do Brasil S.A. (1929-1965), filial nacional da Pan Am, que inaugurou uma linha aérea entre São Paulo-Assunção, com escala Curitiba-Foz do Iguaçu. A frequência das viagens aumentava devido à demanda crescente pela opção de um transporte rápido e preciso

---

<sup>5</sup>Primeira Linha Aérea Internacional realizada pelo Correio Aéreo Militar (CAM). Disponível em: <https://www2.fab.mil.br/incaer/index.php/efemerides>. Acesso em: 02 jul. 2022.

comparado à navegação fluvial ou estradas utilizadas até então (SCHIMMELPFENG, 2009).

## 2.2 PARQUE NACIONAL DO IGUAÇU

### 2.2.1 Antecedentes de Criação do PNI

Desde a visita de Alberto Santos Dumont à terra das cataratas em 1916, quando efetuou-se o Decreto Estadual nº 653, o qual declarava a área 1.008 hectares junto às quedas como sendo de utilidade pública, estava registrando-se a gênese do Parque Nacional do Iguaçu (WACHOWICZ, 1987). O território viria a ser ampliado a 3.351 hectares pelo governo do estado do Paraná, no dia 20 de outubro de 1930, através do Decreto nº 2.153. O governo do estado, representado pelo interventor federal Mário Alves Monteiro Tourinho (1871-1964,) não só ampliou a área como efetivou a sua doação ao governo federal (MACHADO 2014).

O governo federal, representado pelo presidente Getúlio Vargas, instituiu por meio do Decreto nº 1.035, de 10 janeiro de 1939, a criação do Parque Nacional do Iguaçu (PNI). Desde então, as ampliações da área foram sucessivas, e atualmente, o território brasileiro do Parque Nacional do Iguaçu ocupa 185 mil hectares.

### 2.2.2 A Criação do Parque Nacional do Iguaçu - 1939

Cumprindo-se o decreto de criação, iniciaram-se os projetos para construção das estruturas que viriam a respaldar o Parque Nacional do Iguaçu com a subordinação administrativa do Ministério da Agricultura (MURGEL, 1945).

O Professor e Arquiteto mineiro, Ângelo Alberto Murgel (1907-1978), esteve à frente da elaboração dos projetos no Brasil voltados à criação de três parques nacionais na década de 1930: o Parque Nacional de Itatiaia, o Parque Nacional da Serra dos Órgãos e o Parque Nacional do Iguaçu.

A composição do conjunto arquitetônico projetado por Ângelo Murgel para o Parque Nacional do Iguaçu, de forma resumida, incluiu: edifício aeroporto com aumento da pista e jardim; uma sede administrativa; casas para guardas florestais;

casas para funcionários e diretores; hotel Cataratas; estradas de automóveis; usina elétrica 500 HP no rio São João e porto fluvial (MURGEL, 1945).

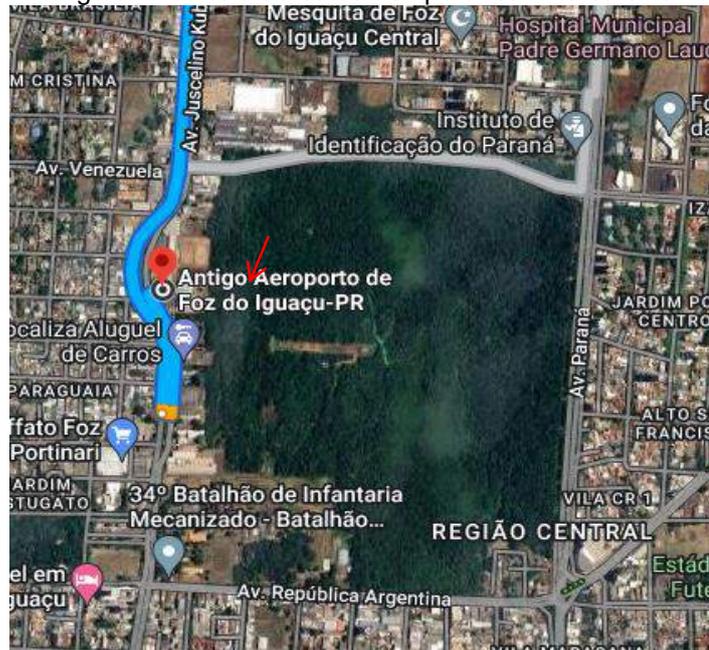
Segundo Murgel (1944), a prioridade seria o acesso à região. Já contando com o campo de pouso de aproximadamente 3 km, o edifício do aeroporto do Parque Nacional veio completar a excelência das chegadas e partidas do município.

Figura 6 — Vista Aérea- fotografia aérea pista de pouso e aeroporto



Fonte: Autor desconhecido- Acervo Cultural Digital do GRESFI.

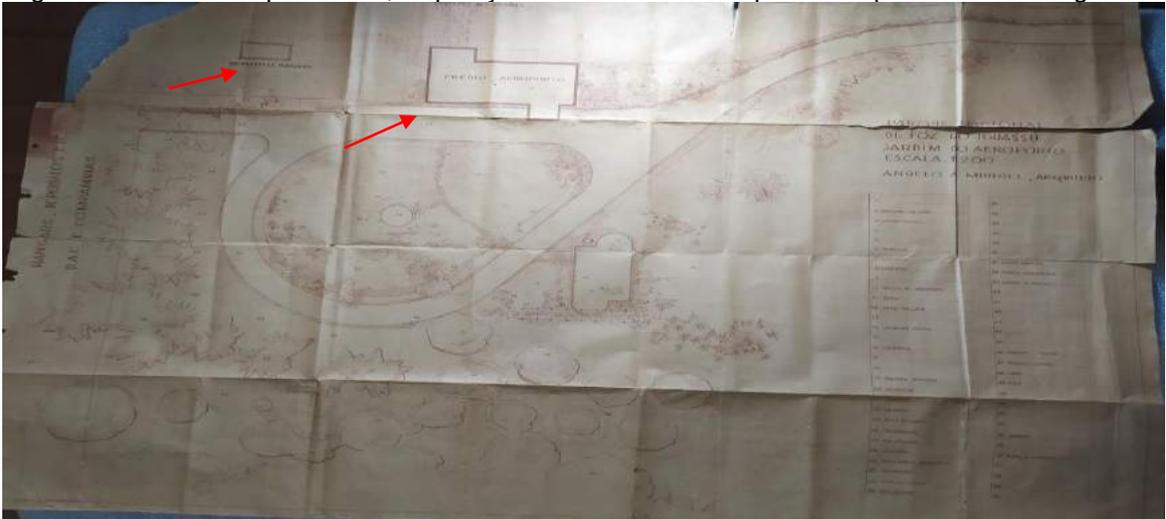
Figura 7 — Vista aérea contemporânea - via satélite



Fonte: Disponível em: <https://www.google.com/maps/dir/-25.4647349,-54.5729072/Antigo+Aeroporto+de+Foz+do+Igua%C3%A7u-PR+Antigo+Aeroporto+de+Foz+do+Igua%C3%A7u-PR+--+000,+Av.+Juscelino+Kubitscheck,+1872++Vila+Paraguaia,+Foz+do+Igua%C3%A7u+-+PR,+85864-000/@-25.4943858,-54.6148415,11320m/data=!3m2!1e3!4b1!4m16!1m6!3m5!1s0x94f690406a1edce7:0xf83cbb3cc4c77549!2sAntigo+Aeroporto+de+Foz+do+Igua%C3%A7u-PR!8m2!3d-25.5266662!4d-54.586357!4m8!1m0!1m5!1m1!1s0x94f690406a1edce7:0xf83cbb3cc4c77549!2m2!1d-25.5266662!3e2!5m2!1e4!1e3?hl=pt-BR> Acesso em: 21 jul. 2022.

Murgel (1945, p. 24) menciona que o aeroporto possui características arquitetônicas similares às “antigas construções jesuíticas do confrontante Território de Misiones”, e que sua execução contou com mão de obra e material locais em sua maioria.

Figura 8 — Planta Arquitetônica, disposição vista vertical- Aeroporto Parque Nacional de Iguaçu



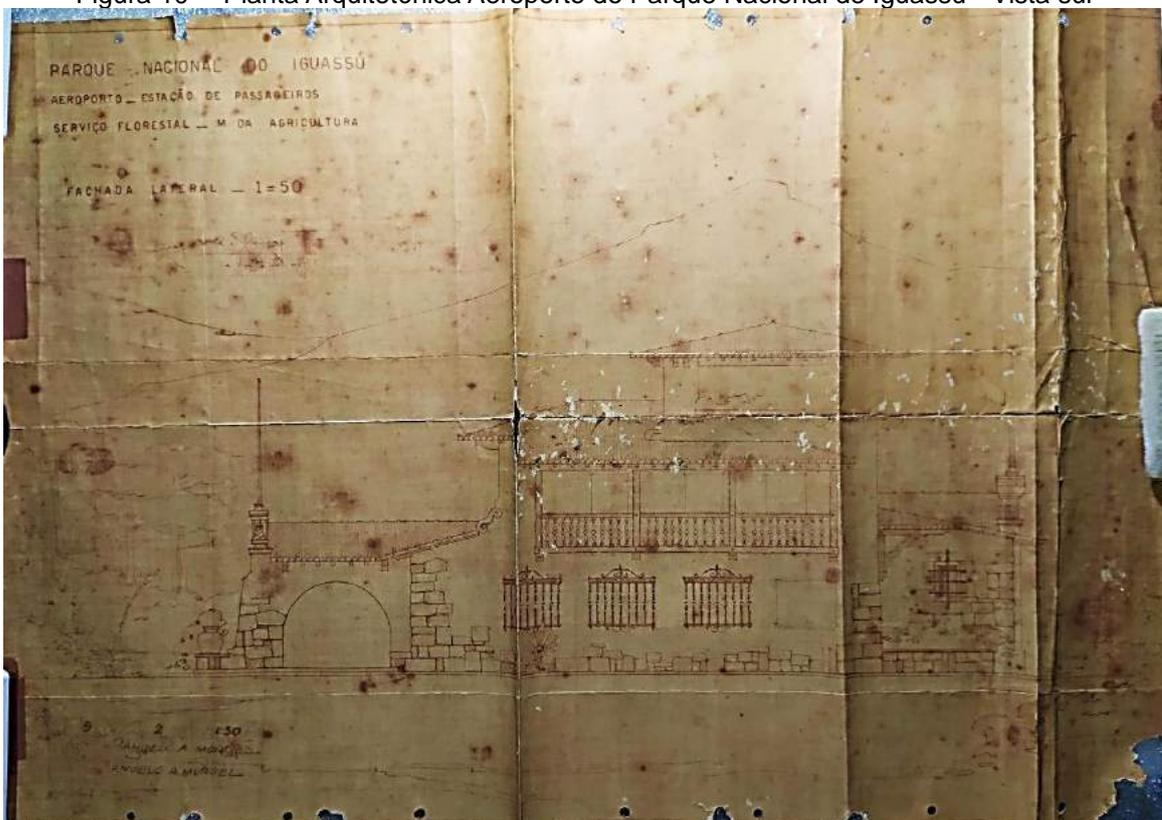
Fonte:Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Figura 9 — Vista oblíqua lateral direção leste - Prédio Antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú e depósito - 2022



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 10— Planta Arquitetônica Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú - Vista sul



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Figura 11 — Vista oblíqua frontal direção sul- foto de época - Prédio Antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú



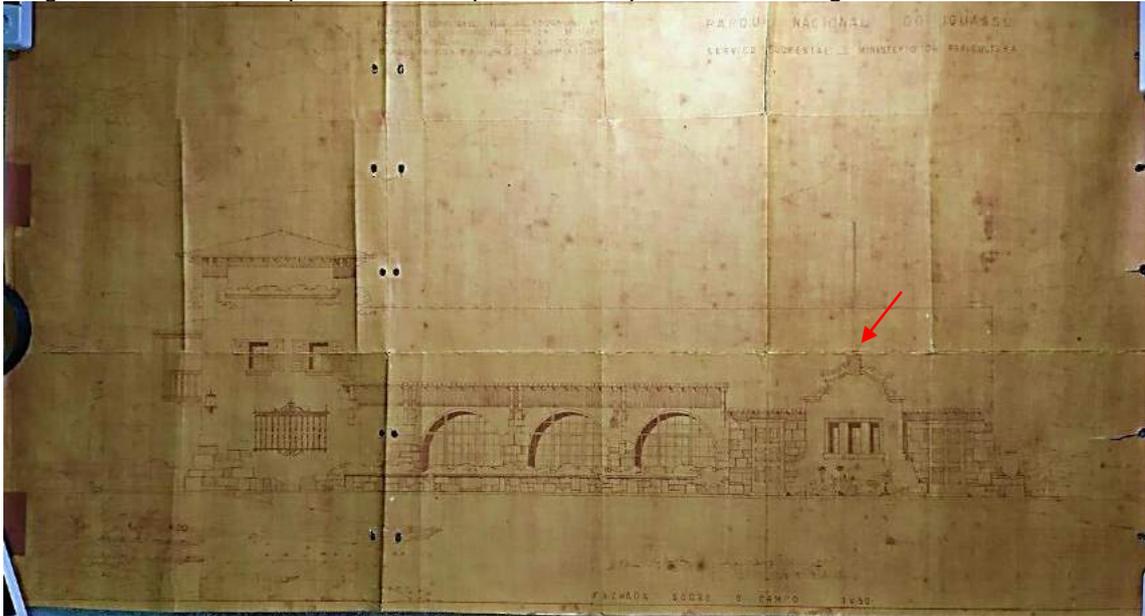
Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Figura 12 — Vista oblíqua frontal direção Sul- Prédio Antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú - 2022



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 13 —Planta Arquitetônica Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú-Vista lateral leste



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Figura 14 — Vista oblíqua lateral leste- foto de época- Prédio Antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú



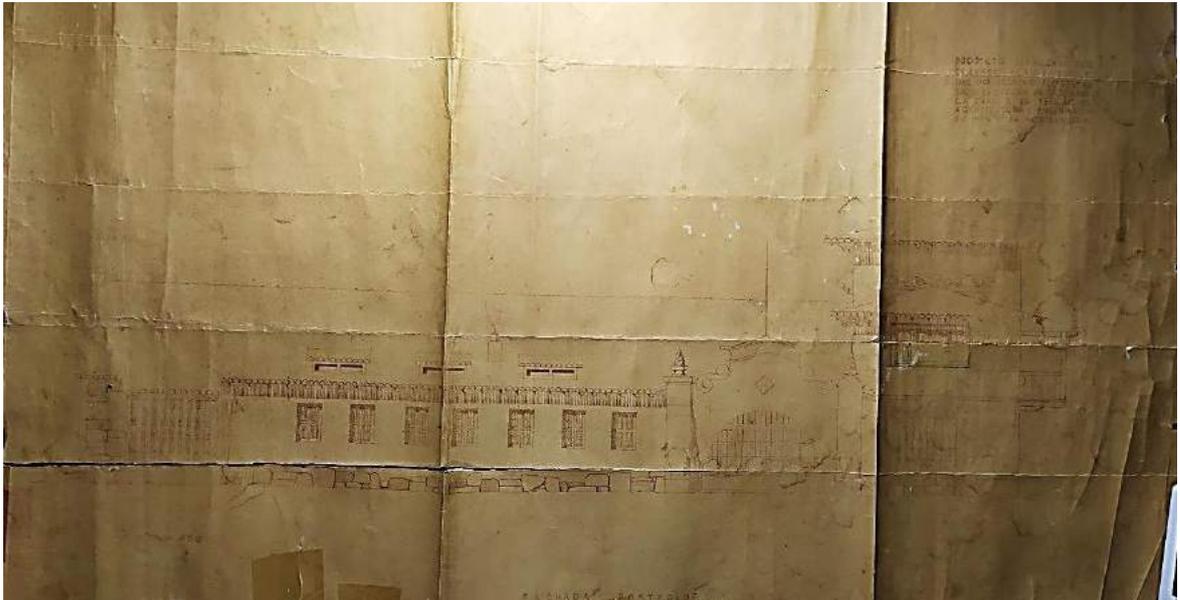
Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Figura 15 — Vista oblíqua lateral leste- Prédio Antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú - 2022



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 16— Planta Arquitetônica Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú -Vista lateral oeste



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Figura 17 — Vista oblíqua lateral oeste- Prédio Antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú - 2022



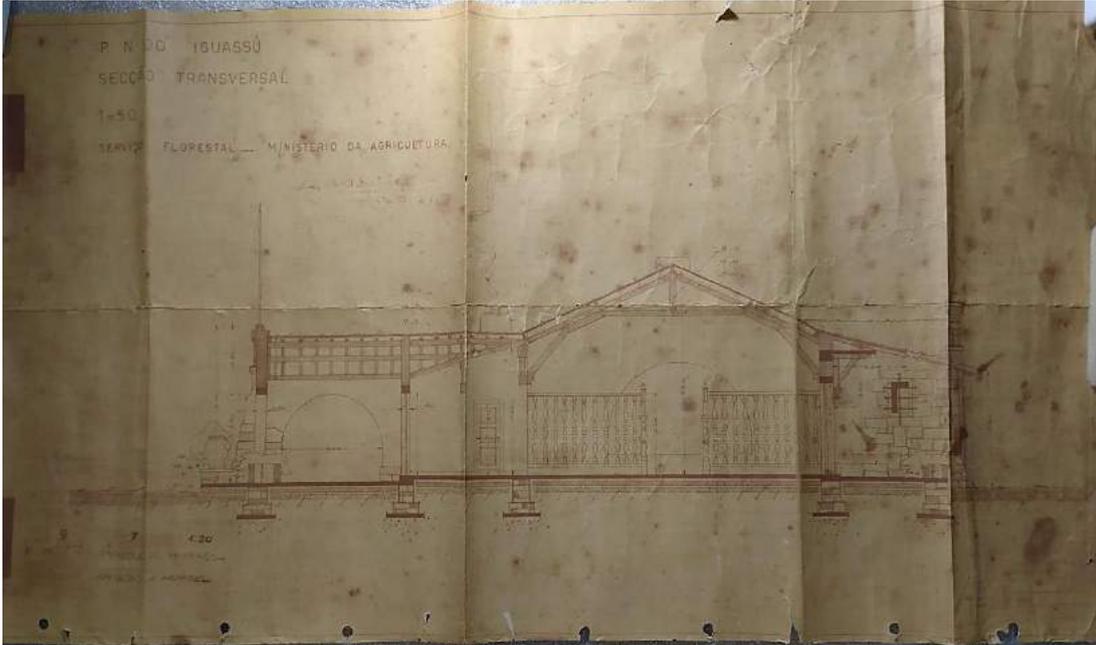
Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 18 — Vista oblíqua lateral oeste- Prédio Antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú - 2022



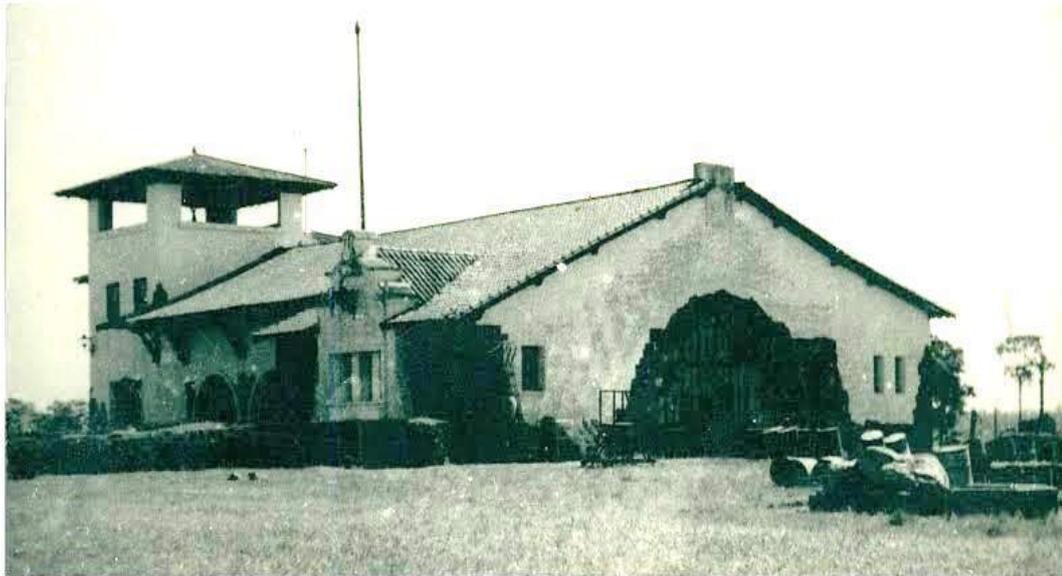
Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 19 — Planta Arquitetônica Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú-Vista Norte- Fundos



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Figura 20 — Vista oblíqua lateral leste-norte- fundos do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú  
Foto de época



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Para a elaboração dos projetos voltados ao Parque Nacional do Iguau, Murgel buscou que fosse realizado o aproveitamento máximo dos recursos locais, evidenciando um aspecto de rudeza que não fosse interferir na comodidade do espaço. Com características únicas apresentadas pelo madeiramento bruto, “deixando visíveis os sinais da ferramenta que os trabalhou na mata, as telhas assinaladas pelas impressões digitais dos oleiros, as pedras rústicas” (MURGEL,

1945, p. 26), essas características dos locais partem da intenção em manter a harmonia das construções com o ambiente em que se encontram. Esses detalhes podem ser observados nas Figuras a seguir: 21, 22, 23, 24 e 25.

Figura 21 — Vista desde a entrada abrigada direção oeste-leste- escada em madeira e vigas- 2022



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 22 —Salão Terminal de passageiros- Vista interna direção norte – sul-2022



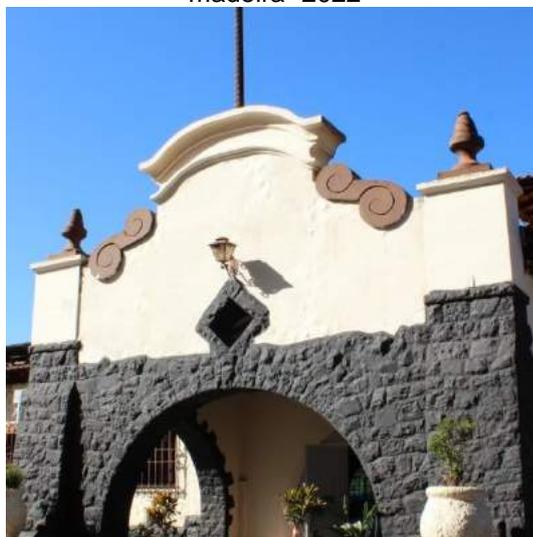
Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 23 — Teto salão do terminal de passageiros- vigas em madeira- direção sul- norte 2022



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 24— Vista frontal área entrada abrigada- direção oeste- Detalhes em pedra e mastro em madeira- 2022



Fonte: Elaborado pela autora.

Com o intuito de tornar o Parque Nacional do Iguaçu um centro de turismo internacional; em 1941, é inaugurado o Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú pelo então presidente Getúlio Vargas, como parte do projeto que integrava a criação do PNI. Com isso, o aeroporto torna-se a alavanca do turismo nacional e internacional na terra das cataratas.

Figura 25 — Quadro de Inauguração do Aeroporto Nacional de Iguassú-1941- Mosaico em azulejos portugueses. Foto de 2022



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 26 — QR Code- Vídeo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú- década de 1960



Fonte: Disponível em:

[https://www.youtube.com/watch?v=9dWvTWyhYDs&ab\\_channel=Mem%C3%B3riaGRESFI](https://www.youtube.com/watch?v=9dWvTWyhYDs&ab_channel=Mem%C3%B3riaGRESFI). Acesso em: 21 jul. 2022.

### 2.2.3 O Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú - 1941

Ninguém pode negar quão bela se apresentava a Estação Aeroviária de Foz do Iguaçu, destacando-se entre as outras do estado, inclusive da capital, pelas suas linhas puro estilo colonial, o perfeito acabamento interno e externo, completado pelo mobiliário que decorava o amplo salão de espera. Afigurava-se um palácio encantado, surgindo à vista do viajante do ar, como asoásica miragem, após uma longa travessia sobre o deserto verde de mata. (SCHIMMELPFENG, 2009, p. 40-41).

Os destaques da beleza singular do primeiro aeroporto de Foz do Iguaçu causavam o deslumbre, pois a arquitetura do espaço não passava despercebida.

O Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú mantinha seu fluxo crescente e as viagens aéreas regulares semanais contavam com voos nacionais e internacionais. A aviação comercial firmava suas rotas com a inclusão de Foz do Iguaçu. A companhia aérea Pan American World Airways (PANAM) foi pioneira no município e prestava os serviços para o seguimento internacional, enquanto sua subsidiária, a Panair do Brasil S.A, fazia a linha nacional, atuando desde a época do campo de aviação (SCHIMMELPFENG, 2009).

Figura 27 — Fichas de Embarque de Passageiros- Panair do Brasil



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Outras companhias aéreas também atuaram no Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, entre 1941 a 1970, como por exemplo, Real Aerovias, Varig e Transbrasil, ver Figura 28.

Figura 28 — Estatística dos voos operados no Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú  
Data de 31 de julho de 1958 - JORNAL A NOTÍCIA. Ano V, N. 53



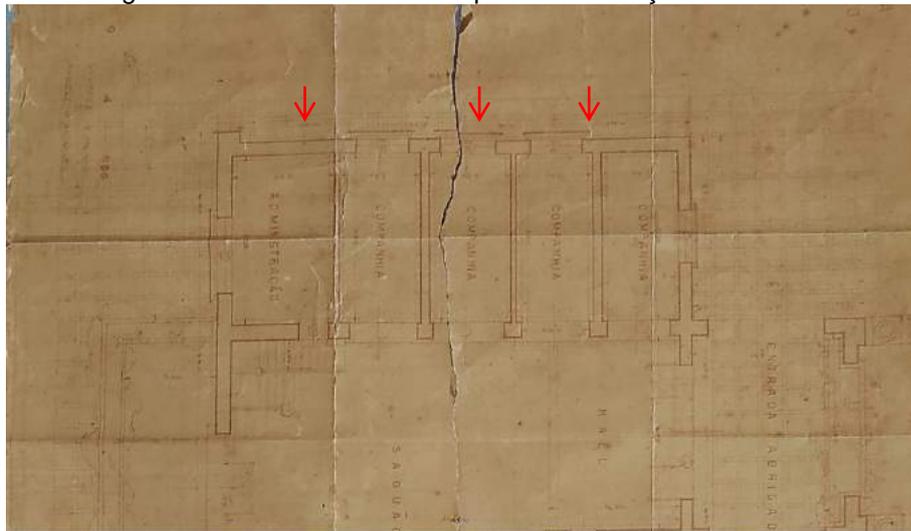
Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Figura 29 — Ocupação das salas do térreo- direção sul- foto de época



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Figura 30 — Recorte Planta Arquitetônica direção sul- Térreo



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Figura 31 — Vista Interna direção sul térreo -2022



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 32 — Balcão Interno da Polícia - Década de 1960



Fonte: Arquivo Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Figura 33 — Vista interna direção leste- espaço onde ocorria o embarque e desembarque - 2022



Fonte: Elaborado pela autora

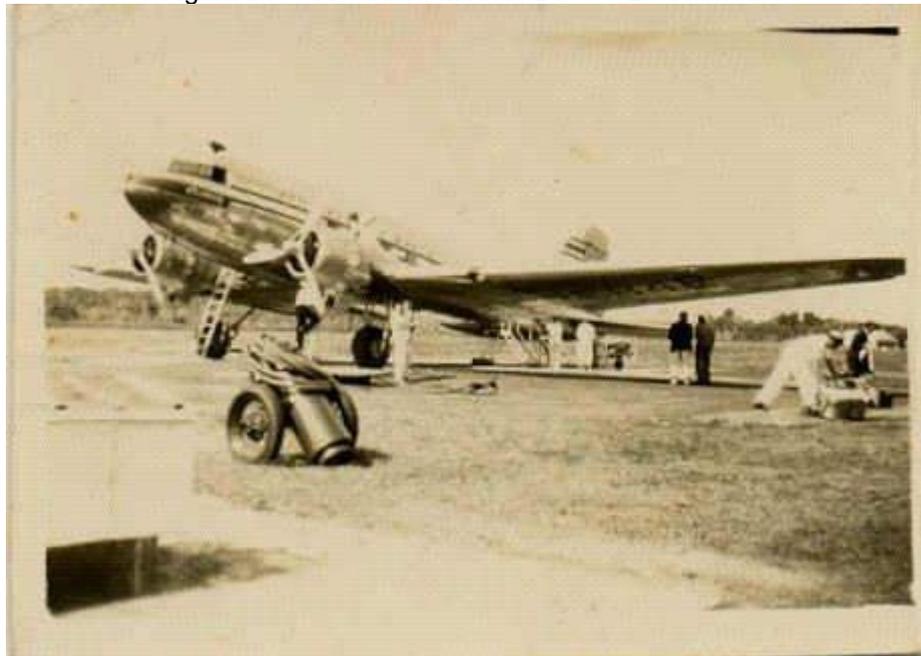
O Correio Aéreo Militar (CAM), nessa época de inauguração do aeroporto, já estava sob o domínio do recém-criado Ministério da Aeronáutica, alterando sua denominação para Correio Aéreo Nacional (CAN). Segundo Schimmelpfeng (2009, p. 41):

Nada prestou tantos serviços à população desta região aqueles aviões de transporte da Força Aérea Brasileira (FAB), remanescentes da grande guerra- os Douglas DC3 e DC4- tão bem aproveitados no serviço do Correio

Aéreo Nacional (CAN), em substituição aos primeiros já obsoletos aparelhos do Correio Aéreo Militar (CAM).

Ao final do ano de 1941, o CAN operava 14 linhas e transportava mais de 70 toneladas de correspondência para diversos pontos do país<sup>6</sup>. A Segunda Guerra Mundial (1939-1944) impulsionou a tecnologia das aeronaves, pois, em substituição às antigas aeronaves modelo Waco antes utilizadas pelo CAM, começaram a operar, a partir de 1944, aeronaves bimotores, como o Douglas C-47, levando à ampliação das linhas áreas, como também à ampliação da capacidade de carga, o que significava mais correspondências e mais pessoas a bordo.

Figura 34 — Aeronave Modelo DC-3 – Estacionado



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

De acordo com Schimmilpfeng (2009, p. 41):

Em viagens regulares, semanalmente iam exercendo os encargos de Correio e conduzindo gratuitamente a quem quer fosse, desde que preenchesse a cota de transporte, calculada por peso, e concedida à FAB, ao Batalhão, ao Parque Nacional e outros.

Em Foz do Iguaçu, o Correio Aéreo Nacional (CAN), além das funções governamentais de integração nacional, cumpriu relevante papel social ao prestar

---

<sup>6</sup>Correio Aéreo Nacional (CAN). Disponível em: <https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/11465/>. Acesso em: 04 jul. 2022.

serviços de voos à população. O CAN, mantido pela Força Aérea Brasileira (FAB), que é o ramo aéreo das Forças Armadas do Brasil (FA), foi e continua sendo um importante instrumento de integração entre os países da América do Sul.

Figura 35 — Ficha Passageiro Desembarçado - Ministério da Aeronáutica-Diretoria de Aeronáutica Civil



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

A partir do ano de 1972, a aviação civil inaugurou outro destino como aeroporto no município, passando a estar ativo, na Rodovia BR-469, o atual Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu (IGU) – Cataratas.

### 3 MEMÓRIA E PATRIMÔNIO CULTURAL

#### 3.1 A RELAÇÃO ENTRE MEMÓRIA E PATRIMÔNIO

Para os fins desta pesquisa a relação entre memória e patrimônio trata-se mais puramente da fusão do sentimento e seu objeto. De forma inerente, essa conexão é mediada pelo simbólico e Mauss menciona que:

“Há coisas e homens, portanto há o físico e o material, em primeiro lugar, e o número, em segundo. De fato, essas coisas e esses homens, são recenseados, enumerados, classificam-se e distribuem-se segundo os lugares, os tempos etc.” (2003, p. 319).

As categorias de tempo e espaço são fatores determinantes da caracterização cultural nas diversas sociedades para o geógrafo sino-americano Yi-Fu Tuan, que afirma: “No nível de atitudes e preferências do grupo, é necessário conhecer a história cultural e a experiência de um grupo no contexto de seu ambiente físico” (2012, p. 91).

A proximidade da relação entre a memória e o patrimônio, vivenciada na contemporaneidade, é evidenciada por Pierre Nora (1993), que dispõe, quando (*tempo*), onde (*espaço*) e qual o espírito da época levou a efetivação dessa relação.

O espírito da época que ratificou o distanciamento da memória coletiva das diversas sociedades é o da percepção global de que tudo desaparece devido à aceleração da história e da vida humana que resulta de contextos revolucionários ocidentais nos séculos XVIII e XIX, a industrialização, o imperialismo e o “progresso”.

O caráter de conservar a memória coletiva como também construir identidades nacionais por meio de instituições patrimoniais perpetuou-se desde a França e atingiu o exterior ocidental (NORA, 1993). Para exemplo, o autor refere:

[...] pensar nessa mutilação sem retorno que representou o fim dos camponeses, esta coletividade-memória por excelência, cuja voga como objeto da história coincidiu com o apogeu do crescimento industrial. Essa devastação central de nossa memória, no entanto, é apenas um exemplo do que foi dito anteriormente. É como se o mundo inteiro tivesse entrado nessa dança pelo fenômeno bem conhecido da mundialização, da democratização, da massificação, da mídiatização. Na periferia, a independência das novas nações trouxe para historicidade sociedades já despertas de seu sono etnológico pela violação colonial. E pelo mesmo

movimento de descolonização interior, todas as famílias, as etnias, os grupos possuidores de um forte capital memorial e de um fraco capital histórico. Fim das sociedades-memória, como todas aquelas que asseguravam a conservação e a transmissão dos valores, igreja ou escola, família ou Estado. Fim das ideologias-memória, como aquelas que asseguravam a passagem regular do passado ao futuro ou indicavam, a partir do passado, o que era preciso guardar para preparar o futuro, quer se trate da reação, do progresso ou mesmo da revolução. Mas ainda: é a maneira mesma de perceber o histórico que, com a ajuda dos meios de comunicação de massa, se dilatou prodigiosamente, substituindo uma memória encerrada na herança de sua própria intimidade pela película efêmera da atualidade (NORA, 1993, p. 1-2).

O sentimento de distanciamento ou mutilação das memórias coletivas renderam a aproximação e a fixação aos lugares de memória, o qual refere Nora, como uma possibilidade de resgate e continuidade desde os contextos europeus que vinham a impactar principalmente o ocidente colonizado (NORA, 1993).

O antropólogo e sociólogo brasileiro, José Reginaldo dos Santos Gonçalves, salienta, em seu artigo *Os Limites do Patrimônio - 2007*, que o ocidente colonizado vivenciou essa transformação da modernidade, da mundialização e do imperialismo, principalmente através dos saques a objetos tradicionais, levados a coleções e acervos dos museus europeus. O efeito desses saques aclarou que o patrimônio é uma categoria universal, presente em toda e qualquer coletividade humana e afetada por transformações e atualizações em diversos contextos culturais e históricos (GONÇALVES, 2007).

O que antes era patrimônio somente para as sociedades colonizadoras, passou a ser percebido como presente em todas as sociedades e culturas, já que o patrimônio nada mais é que a materialização dos sentidos simbólicos conferidos a um objeto e que evidenciam traços de uma memória coletiva presente em todas as culturas.

Mesmo um lugar de aparência puramente material, como um depósito de arquivos, só é lugar de memória se a imaginação o investe de uma aura simbólica. Mesmo um lugar puramente funcional, como um livro didático, uma associação de ex-combatentes, só entra na categoria se ele é objeto de um ritual. Mesmo um minuto de silêncio, que parece o exemplo extremo de uma significação simbólica, é ao mesmo tempo como que um recorte material de uma unidade temporal e serve, periodicamente, a uma evocação concentrada da lembrança. Os três aspectos sempre coexistem. Trata-se de um lugar de memória tão abstrato quanto a noção de geração? Ela é material por seu conteúdo demográfico; funcional por hipótese, já que ela assegura simultaneamente a cristalização da lembrança e sua transmissão; mas simbólica por definição visto que caracteriza por um acontecimento ou uma experiência vividos por um pequeno número uma maioria que deles não participou. O que os constitui é um jogo da

memória e da história, uma interação dos dois fatores que leva a sua sobre determinação recíproca. Inicialmente, é preciso ter vontade. [...] Na falta dessa intenção de memória, os lugares de memória serão lugares de história. (NORA, 1993, p. 18-19).

A manutenção dessas memórias coletivas encontrou amparo nos lugares de memória. Esses espaços é onde recortes e fragmentos delas mesmas tornam-se ancoradas ao lugar que as materializa, para fins pedagógicos por meio de uma experiência rememorativa. Porém, é necessário que a intenção de memória permaneça nos lugares de memórias para que elas não sejam apropriadas somente pela história. É a memória coletiva das sociedades e associações com o tempo e o espaço que possibilitam a atualização cultural e histórica, documentada pela história, e aberta à extensão de suas significações junto a esses espaços (NORA, 1993).

A importância do arquivo oral se dá tanto para sua segmentação, quanto pela inserção como monumento, pois, segundo Le Goff (1990, p. 471):

O documento não é qualquer coisa que fica por conta do passado, é um produto da sociedade que o fabricou segundo as relações de forças que aí detinham o poder. Só a análise do documento enquanto monumento permite à memória coletiva recuperá-lo e ao historiador usá-lo cientificamente, isto é, com pleno conhecimento de causa.

O sociólogo e filósofo francês, Henri-Pierre Jeudy, referencia a vida social contemporânea dita “moderna”, e argumenta a oposição que foi carregada aos termos *tradição* e *modernidade*, em que a noção de patrimônio resulta do produto da tradição e da projeção dela mesma para o futuro. Para o autor, existe uma colisão entre as sociedades e suas culturas que resultam em metamorfoses sociais, em que elementos e signos caracterizam a metamorfose entre a tradição e o moderno (JEUDY, 2004).

Nesse quadro, faz sentido referenciar Halbwachs pela noção direcionada à memória coletiva, apresentando-se como uma memória durável pertencente à consciência do corpo social (HALBWACHS, 1990), além de referenciar Hobsbawm pela esfera da tradição, como elemento reconstrutor e conector nas mais distintas culturas, duas categorias intrínsecas que têm acompanhado as sociedades nos mais diversos contextos. Evidencia-se, portanto, uma memória que emerge e projeta fatores ligados a uma identidade sociocultural, imersa em símbolos e práticas, onde

o cenário muda, porém, o mito e a tradição permanecem como herança da nação (HOBSBAWN, 2008).

As manifestações culturais vincadas na tradição recebem, desde o ano 2003, a qualificação de patrimônios culturais imateriais, recente nomeação, embora na sua concepção não o seja. Segundo Gonçalves (2007), o momento da inserção de um novo objeto como patrimônio é imensamente relevante para a análise dos processos sociais e simbólicos. Portanto, a inserção de uma nova categoria é então, tanto quanto.

Essa categoria busca ressaltar, além do material, o conjunto de manifestações tradicionais e socioculturais que envolvem a memória coletiva em sua totalidade, por não serem, muitas vezes, categorias independentes, estando conectadas em sua ação, como lugares, festas, festas, religiões, formas de medicina popular, música, dança culinária, técnicas, arquitetura, rituais, estética, regras jurídicas, moralidade etc. (GONÇALVES, 2003).

Pode-se considerar a categoria mais ampla no que diz respeito ao patrimônio cultural, a qual representa um conjunto de fatos complexos, em que tudo que constitui a vida social se mistura (MAUSS, 2003), ou seja, as manifestações culturais e simbólicas, as quais expressam a identidade de um grupo, são levadas pela memória coletiva e perpetuam suas tradições em meio às metamorfoses cotidianas.

Na manutenção das memórias coletivas, o ato de rememorar e conhecer o passado através dos lugares de memória tornaram-se prioridades nas sociedades, as quais diagnosticaram que “Quanto menos a memória é vivida interiormente, mais ela necessita de suportes exteriores de referências exteriores tangíveis de uma existência que só vive através delas” (NORA, 1993, p. 4).

A importância desses lugares de memória também é reconhecida por Le Goff, destacando que ainda mais essenciais são seus constituintes:

[...] não podemos esquecer os verdadeiros lugares da história, aqueles onde se deve procurar, não a sua elaboração, não a produção, mas os criadores e os denominadores da memória coletiva: Estados, meios sociais e políticos, comunidades de experiências históricas ou de gerações, levadas a constituir os seus arquivos em função dos usos diferentes que fazem da memória. [...] Certamente que esta nova memória coletiva constitui em parte o seu saber com os instrumentos tradicionais, mas diferentemente concebidos. [...]. (1990, p. 408).

Referindo-se à memória coletiva na sua oralidade, Le Goff assim menciona: “Mas aquela manifesta-se sobretudo pela constituição de arquivos profundamente novos em que os mais característicos são os arquivos orais” (1990, p. 408). O autor enfatiza que a evolução das sociedades desde a metade do século XX contribuiu para dar a importância devida à memória coletiva e ao papel que desempenha, considerando os arquivos referentes à oralidade, como instrumentos de poder que compreendem a memória como essencial para a formação da identidade individual ou coletiva.

De acordo com Le Goff (1990, p. 410):

A memória é um elemento essencial do que se costuma chamar *identidade*, individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia.

Complementando essa linha de argumentação, Pollak também afirma:

Podemos portando dizer que *a memória é um elemento constituinte do sentimento de identidade*, tanto individual como coletiva, na medida em que ela é também um fator extremamente importante do sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo em sua reconstrução de si. Se é possível o confronto entre a memória individual e a memória dos outros, isso mostra que *a memória e a identidade são valores disputados* em conflitos sociais e intergrupais, e particularmente em conflitos que opõem grupos políticos diversos. (1992, p. 5).

Assim, é possível perceber que, como instrumento de poder político, existe uma ambiguidade quanto ao uso que se faz das memórias coletivas que vivem sob o olhar vigilante dos governantes, podendo servir a disputas políticas que se opõem conforme intenção.

De uma mesma maneira, os arquivos orais dessas memórias tornaram-se e vêm tornando-se atualmente garantias para diversas sociedades, garantidores não somente dos lugares de memórias, onde se é experienciado e apreendido desde os fragmentos do passado, como também da afirmação, reafirmação e reconhecimento de identidades sociais e culturais (LE GOFF, 1990).

Segundo Eckert e Rocha (2013, p. 229), “Os conceitos de construção de identidade e de cultura nasceram juntos e é por isso que toda identidade cultural anda de mãos dadas com a política cultural”.

Sendo a política cultural indissociável da identidade cultural, estamos, segundo Gonçalves (2003), em um cenário de influência, em que não corresponde à antropologia responder quais as melhores opções em termos de políticas de patrimônio, “Mas, apontando para a dimensão universal dessa noção, talvez possamos iluminar as razões pelas quais os indivíduos e os grupos, em diferentes culturas, continuem a usá-la” (GONÇALVES, 2003, p. 29). A contribuição antropológica é tentar elucidar, no universo cultural, o ponto de vista do nativo quanto à concepção do que lhe é patrimônio.

### 3.2 PATRIMÔNIO CULTURAL

O patrimônio cultural envolve diversas tipologias, entre o material e o imaterial, e essas, em sua maioria, estão associadas a dimensões simbólicas do espectro coletivo. O valor cultural de um patrimônio é uma atribuição que permite identificar, no passado: valores existentes; concepções do espaço do tempo; estética; técnica, saberes e fazeres; expressões do coletivo; construções da memória coletiva; e suas transformações que envolvem a identidade social. O patrimônio possui “papel mediador entre distintas dimensões de tempo [...] muitos dos ‘bens culturais’ que compõem o ‘patrimônio’ estão associados ao passado ou à história da nação” (GONÇALVES, 2007, p. 122).

Em uma perspectiva histórica, desde a França no século XVIII, o patrimônio contribui para formação de identidades ocidentais, principalmente no que se refere a identidades nacionais, valorizando-se, nessa época prioritariamente, o patrimônio de *pedra e cal* (referência a construções materiais). Em meados do século XX, as percepções eurocêntricas quanto ao patrimônio passam por intensas críticas nos países ocidentais, pois estão relacionadas à pluralidade cultural existente nas sociedades e suas associações com relação ao que lhes é patrimônio.

A nível nacional, no Brasil, assim como na Europa, os bens distinguidos como patrimônio estiveram voltados por décadas à proteção do material e às edificações em prol da formação de uma identidade nacional, mais precisamente de um patrimônio arquitetônico. Esse caráter destinado somente a edificações passa a ser

mais abrangente no Brasil com a criação, em 1937, do *decreto-lei 25/1937(DL 25/37)*<sup>7</sup>, outorgado pelo então presidente Getúlio Vargas (1882-1954).

O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), atualmente denominado Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), incumbiu ao estado a proteção do patrimônio nacional com valor histórico, artístico ou natural por meio do primeiro instrumento de patrimonialização de bens materiais: o tombamento.

O *tombamento* é realizado de acordo com a natureza do *bem material*, sendo considerados *imóveis*: cidades históricas, sítios arqueológicos e paisagísticos e bens individuais; e *móveis*: coleções arqueológicas, acervos museológicos, documentais, bibliográficos, arquivísticos, videográficos, fotográficos e cinematográficos. Sua classificação é acolhida conforme a tipologia, e o seu reconhecimento é a inscrição do bem material em um dos quatro dos chamados *Livros do Tombo*: arqueológico, etnográfico e paisagístico; histórico; das belas artes; e das artes aplicadas (CARVALHO; MENEGUELLO, 2020).

A discussão em torno da patrimonialização e sua pluralidade desde a metade do século XX tomou proporções de nível internacional, com a criação da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO), em 1946. O patrimônio tangível/material e patrimônio intangível/imaterial serão o norte do Setor de Cultura da Unesco, que vai trabalhar impulsionado pela *Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural (1972)*<sup>8</sup>, que reconhece que alguns lugares na Terra são de “valor universal excepcional”, e devem fazer parte do patrimônio comum da humanidade (UNESCO, 1972), sendo inscritos na *Lista dos Bens do Patrimônio Mundial*.

Para assegurar a conservação exposta pela Convenção, o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS), organização internacional não governamental, criado em 1965, assessora a Unesco e trabalha para conservação e preservação dos sítios patrimônio cultural. O seu trabalho é baseado nos princípios

---

<sup>7</sup>Decreto-Lei Nº 25/1937. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del0025.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm). Acesso em: 18 maio 2022.

<sup>8</sup> Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural CONFERÊNCIA GERAL da Organização das Nações Unidas para Educação, a Ciência e a Cultura, reunida em Paris, de 17 de outubro a 21 de novembro de 1972. Disponível em: [https://www.icomos.org.br/\\_files/ugd/588860\\_c8175e2da44347499c447422013718e0.pdf](https://www.icomos.org.br/_files/ugd/588860_c8175e2da44347499c447422013718e0.pdf). Acesso em: 18 maio 2022.

da conhecida “Carta de Veneza”, *Carta Internacional para Conservação e Restauro de Monumentos e Sítios (1964)*<sup>9</sup>. O Comitê Brasileiro do Icomos, Icomos/Brasil foi fundado em 1978 no Rio de Janeiro (ICOMOS, 1964).

Assim, de forma estruturada, o patrimônio cultural passa a ser campo de debates e políticas públicas importantes, a nível nacional e internacional. No Brasil, a noção de patrimônio cultural é ampliada pela *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CR/88)*, com os *artigos 215*<sup>10</sup> e *216*<sup>11</sup>, favorecendo a democratização da representação social aos bens culturais de natureza material e imaterial.

Dessa maneira, as ações do Iphan voltaram-se para a organização de instrumentos adequados ao reconhecimento e à preservação desses patrimônios imateriais. A edição do *Decreto Federal 3.551/2000*<sup>12</sup> instituiu o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial (2000), que dizem respeito às práticas e aos domínios da vida social que se manifestam em saberes, ofícios e modos de fazer; celebrações; formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas; e nos lugares (como mercados, feiras e santuários que abrigam práticas culturais coletivas).

O registro do bem imaterial é realizado de acordo com a sua categoria e inscrito como Patrimônio Cultural Brasileiro em um dos quatro *Livros de Registro*: saberes; celebrações; formas de expressão; e lugares. A dimensão imaterial do patrimônio é reconhecida internacionalmente pela Unesco, em 2003, na *Convenção para a Salvaguarda do Patrimônio Cultural Imaterial*<sup>13</sup>.

Um instrumento de salvaguarda de grande importância para a identificação de bens culturais materiais e imateriais é o Inventário Nacional de Referências Culturais

---

<sup>9</sup> “Carta de Veneza”, Carta Internacional para Conservação e Restauro de Monumentos e Sítios (1964). Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acesso em: 18 maio 2022.

<sup>10</sup> Artigo 215 CR/88. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Constituicao\\_Federal\\_art\\_215.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Constituicao_Federal_art_215.pdf). Acesso em: 18 maio 2022.

<sup>11</sup> Artigo 216 CR/88. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/constituicao\\_federal\\_art\\_216.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/constituicao_federal_art_216.pdf). Acesso em: 18 maio 2022.

<sup>12</sup> Decreto Federal 3.551/2000. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Decreto%20n%C2%BA%203\\_551%20de%2004%20de%20agosto%20de%202000.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Decreto%20n%C2%BA%203_551%20de%2004%20de%20agosto%20de%202000.pdf). Acesso em: 18 maio 2022.

<sup>13</sup> Documento originalmente publicado pela UNESCO sobre o título Convention for the Safe guarding of the Intangible Cultural Heritage, Paris, 17 October 2003. Tradução feita pelo Ministério.

(INRC), que foi instituído pelo *Decreto Federal 3.551/2000*. Dessa forma, o levantamento possibilita, mediante análises, o Tombamento e/ou Registro dos bens culturais.

### 3.2.1 Patrimônio Cultural Imóvel- Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú (1941)

De caráter cultural imóvel, o primeiro aeroporto de Foz do Iguaçu - PR, inaugurado em 1941, denominado de Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, encontra-se atualmente em processo de tombamento (mecanismo de proteção ao patrimônio material). E tratando-se do objeto de estudo desta pesquisa, com relação às memórias associadas a esse patrimônio, é importante aclarar que o reconhecimento oficial do mesmo como patrimônio cultural imóvel ainda não foi efetivado.

O processo de tombamento nº 061530/2019 é referente ao Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, amparado *pela Lei Municipal, Nº 4.470*, de 5 de agosto de 2016, que *dispõe sobre a proteção do Patrimônio Cultural, Histórico, Artístico e Ambiental do Município de Foz do Iguaçu, e dá outras providências*<sup>14</sup>. Considerando a legislação, o patrimônio é disposto no Artigo 1º:

Art.1- Constituem o Patrimônio Cultural, Histórico, Artístico e Ambiental do Município de Foz do Iguaçu os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, relacionados à identidade, à memória, ao acervo de reminiscências e à atuação humana formadora da sociedade iguaçuense, dentre os quais se incluem:

- I - as formas de expressão;
- II - os modos de criar, fazer e viver, os ofícios, os saberes e as celebrações;
- III - as criações artísticas, científicas e tecnológicas;
- IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;
- V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, artístico, arquitetônico, paisagístico, arqueológico, paleontológico, ecológico, científico, folclórico, etnográfico, turístico ou documental.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Lei, na forma da legislação federal e estadual, a expressão patrimônio cultural abrange os bens e as

---

<sup>14</sup>Lei Municipal, Nº 4.470/16. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/pr/f/foz-do-iguacu/lei-ordinaria/2016/447/4470/lei-ordinaria-n-4470-2016-dispoe-sobre-a-protecao-do-patrimonio-cultural-historico-artistico-e-ambiental-do-municipio-de-foz-do-iguacu-e-da-outras-providencias> Acesso em: 30 maio 2022.

manifestações históricas, artísticas, ambientais e culturais. (FOZ DO IGUAÇU, 2016)<sup>15</sup>.

Vale salientar que os elementos necessários para inscrição nos Livros de Tombo II e III estão caracterizados de acordo com o Art. 23 da Lei Municipal nº 4.470/16:

II - Livro de Tombo de Bens Imóveis de valor histórico, arquitetônico e urbanístico, urbanos, rurais e paisagísticos, como obras, edifícios, conjuntos e sítios urbanos ou rurais;

III - Livro de Tombo de bens Móveis e integrados de valor histórico, artístico, folclórico, iconográfico, toponímico, etnográfico, incluindo-se acervos de bibliotecas, arquivos e museus, coleções, objetos, documentos bibliográficos, videográficos, fotográficos e cinematográficos, de propriedade pública e privada. (FOZ DO IGUAÇU, 2016).

O Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, permite considerar que sua grandiosidade perpassa o âmbito municipal, pertencente à construção de um projeto arquitetônico de proeminência estadual e nacional, ou seja, é evidente a sua notoriedade. Dessa forma, estando respaldado ainda pela legislação do estado do Paraná, de acordo a *Lei Estadual nº 1211, de 16 de setembro de 1953, que dispõe sobre o patrimônio histórico, artístico e natural do Estado do Paraná*.

Art. 1º- Constitui o patrimônio Histórico, artístico e natural do Estado do Paraná o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no Estado e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação e fatos memoráveis da história do Paraná, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico, assim como os monumentos naturais, os sítios e paisagens que importa conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pela natureza ou agenciados pela indústria humana. (PARANÁ, 1953).

Possui, portanto, os elementos necessários para inscrição no 2- Livro do Tombo Histórico, de interesse histórico e obras de arte histórica, caracterizado de acordo com o Art. 3º da Lei Estadual nº 1211/53 (PARANÁ, 1953).

---

<sup>15</sup>Lei Municipal, Nº 4.470/16. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/pr/f/foz-do-iguacu/lei-ordinaria/2016/447/4470/lei-ordinaria-n-4470-2016-dispoe-sobre-a-protECAo-do-patrimONIO-cultural-historico-artistico-e-ambiental-do-municipio-de-foz-do-iguacu-e-da-outras-providencias> Acesso em: 30 maio 2022.

#### 4 AS MEMÓRIAS DO AEROPORTO DO PARQUE NACIONAL DE IGUASSÚ

Neste capítulo, serão apresentados trechos das entrevistas dos trabalhadores que vivenciaram a época do antigo aeroporto ainda em seu funcionamento. A análise etnográfica será voltada à relação dos agentes com o espaço e à forma como eles se relacionam como o aeroporto na atualidade, evidenciando as categorias memória coletiva e patrimônio.

As memórias a que me detenho em analisar são memórias de vidas, memórias de uma cotidianidade que estão conectadas a um espaço que foi significativo na vida dos sujeitos que ali atuaram, e significativo também ao município que o abriga. Se não tivéssemos mais esse espaço físico neste espaço-tempo, ainda assim, teríamos as memórias associadas ao espaço que perduram na memória coletiva, mas que evidenciadas e amparadas pelo lugar de memória lhe conferem vida.

Ao apresentar as memórias dos sujeitos relacionadas ao espaço, recorro à intenção de uma análise que resulte em elementos que possibilitem o efeito ressonante, como a que refere o antropólogo José Reginaldo Gonçalves:

Por ressonância eu quero me referir ao poder de um objeto exposto atingir um universo mais amplo, para além de suas fronteiras formais, **o poder de evocar no expectador as forças culturais complexas e dinâmicas das quais ele emergiu** e das quais ele é, para o expectador, o representante. (GREENBLATT, 1991, p.42-56 *apud* GONÇALVES, 2005, p. 5, grifo nosso).

A ampla dimensão referente à ressonância permite ser atingida ao tornar, de conhecimento público, as memórias associadas a esse patrimônio. Apresentando desde um viés da antropologia cultural, as evidências simbólicas que firmam o afeto e as conexões com o espaço, e motivam a manutenção, constituição e conservação tanto das memórias associadas ao objeto quanto dele mesmo.

Um dos pontos importantes a ser considerado pelos antropólogos é a 'ressonância' que os patrimônios podem (ou não) exhibir em determinados segmentos sociais. Essa noção pode ser útil, não exatamente para decidirmos sobre sua 'autenticidade', mas **percebermos a inserção efetiva dos patrimônios na vida intelectual e afetiva dos grupos sociais que os exercem e reivindicam**. (CAVALCANTI e GONÇALVES, 2010, p. 266, grifo nosso).

E assim, de forma documental, disponibiliza-se à sociedade esta pesquisa etnográfica, que poderá seguir sendo complementada das mais diferentes formas.

#### 4.1 O CONTATO COM OS “NOVOS ARES”

Vale das Borboletas

Vale das Borboletas Terra sagrada do M'Baê Verá Guaçu Rugem tambores, a selva se agita, cantos de festas, se casa Naipi homem algum deve olhar a princesa.

Virgem mais bela do culto a M'Boy.

Mas Tarobá, um guerreiro formoso, dos mais valentes caingangues de então, olhou Naipi e perdeu-se em amores, nada a tirava de seu coração.

Dentro da ocará, o delírio, o cauim, toma conta da tribo, M'Boy vai dormir.

E a lua no céu, ilumina dois vultos, lá vão Tarobá e Naipi a fugir.

Tum, tum, tum, etc.

Vale das Borboletas Terra sagrada do M'Baê Verá Guaçu

A fuga, o rio não pôde ocultar, e enlouquecido pela traição, o deus serpente arremessa seu corpo, abrindo a terra em tremenda explosão.

Se sopra um vento e agita a palmeira voa um perfume pr'a rocha a chorar é Tarobá solidário ao seu pranto, pois Naipi não o pode alcançar.

Está vingada a serpente M'Boy, com seu corpo enorme abalou todo o rio E as águas que tombam, do alto pr'o chão, encobrem os gritos que ninguém ouviu

Tum, tum, tum, etc.

Vale das Borboletas Terra sagrada do M'Baê Verá Guaçu Da, da, va, da etc.

Terra sagrada do M'baê Verá Guaçu.

(ALVARENGA, 1983).

A canção *Vale das Borboletas*, composição de Haroldo Carlos Alvarenga (1945-2013), começa a ser composta em 1968, quando ele toma conhecimento de que seria transferido pela Força Aérea Brasileira (FAB), da cidade de Porto Alegre - RS para a cidade de Foz do Iguaçu-PR. Dirigiu-se, naquele momento, à biblioteca daquela cidade para colher informações sobre o local em que iria viver. Ali ele ficou impressionado pela beleza da Lenda das Cataratas em suas várias versões, e ao longo dos anos, aperfeiçoou seus versos, lhe dando vida como canção efetivamente, em 1983 (HAROLDO ALVARENGA, 2022).

É por falar em memória, que este capítulo se inicia, *in memoriam* de Haroldo Carlos Alvarenga, primeiro controlador de voo do espaço aéreo de Foz do Iguaçu, aquele que sonhou e deu também os primeiros impulsos para que se efetivasse no prédio do primeiro aeroporto do município um espaço voltado à memória e à história da aviação em Foz do Iguaçu.

Figura 36 — Haroldo Carlos Alvarenga – sala estação de rádio Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

O trabalho de Haroldo Alvarenga no prédio do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú foi provisório. Sua vinda a Foz do Iguaçu foi para assumir a torre de controle do espaço aéreo do então novo aeroporto do município, o Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu (IGU) – Cataratas, localizado na Rodovia- BR-469, que não estava concluída. Com isso, passou a integrar a equipe de comunicação da estação de rádio do antigo aeroporto.

Em sua passagem pelo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, além de atuar na área da comunicação aérea, morou por dois anos no segundo piso do aeroporto. Os colegas de trabalho que encontrou ao chegar à cidade lhes foram receptivos e amigos para a vida. O meteorologista, Suboficial da Reserva da Força Aérea Brasileira (FAB), Arsonval Cordeiro Motta<sup>16</sup>, participante desta pesquisa, o conhecia bem, e como amigo de longa data, dividiu momentos da sua vida com Haroldo Alvarenga, como pode ser observado no relato:

*O pessoal ia lá em casa, porque Arlete tocava piano, eu gostava de cantar, o Alvarenga tocava violão e então a gente brincava, fazia música lá em casa, mas isso fora do destacamento. [...] então eu e o Alvarenga sempre estivemos envolvidos nessa coisa de música, principalmente, e coisa de arte também, salão de arte, tudo, mas tudo assim, tudo lá fora, né? Então*

<sup>16</sup>Arsonval Cordeiro Mota, 82 anos, nascido em Curitiba-PR. Meteorologista, Suboficial da Reserva da Força Aérea Brasileira (FAB). Entrevista realizada em 03.09.2021.

*houve, houve muito relacionamento entre mim e ele nessa época e nesse sentido.*

O ex-gerente comercial da companhia aérea Varig, Antenor Carneiro de Melo<sup>17</sup>, também participante desta pesquisa, menciona sua proximidade com o amigo e colega de trabalho:

*Ajudei muito Alvarenga para levar as esculturas dele, lá para os Estados Unidos para a França e etc. Éramos muito amigos. Ele inclusive fez uma estatueta uma bailarina, coisa de bronze, coisa mais linda. Me deu de presente. Eu tenho alguns presentes de esculturas feitas por ele, lá e casa. Grande amigo!*

Outro participante desta pesquisa, o radiotelegrafista, Suboficial da Reserva da Força Aérea Brasileira (FAB), Valmir Eugênio Paulo Schmidt<sup>18</sup>, também expressou sua admiração e proximidade com Haroldo Alvarenga:

*Haroldo Carlos Alvarenga era um cara sensacional, era uma pessoa que além dele ser excelente controlador de voo, era professor, era poliglota. [...] bom cantor, cantou até no meu casamento. [...] Agora, amigão do Mota, sempre estavam juntos, sempre viajavam juntos, tudo mais.*

A relação de proximidade evidenciada ao colega de trabalho Haroldo Alvarenga manifesta-se também entre os demais. O carinho, a admiração e o respeito pelos colegas e amigos que, em outra época, assumiram postos de trabalho no Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, é mútuo.

Os agentes partícipes desta pesquisa, que compõem a narrativa das entrevistas etnográficas, ainda residem em Foz do Iguaçu. Deslocaram-se ainda jovens para a terra das cataratas, especialmente para trabalhar no Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú.

Dentre os três entrevistados, o primeiro a chegar a Foz do Iguaçu foi Arsonval Cordeiro Mota, em 1959, ainda solteiro. Ao mencionar as impressões de sua chegada, relata:

---

<sup>17</sup>Antenor Carneiro de Melo, 88 anos, nascido em São Luís- MA. Ex-gerente comercial da companhia aérea Varig. Entrevista realizada em: 15.04.2021

<sup>18</sup>Valmir Eugênio Paulo Schmidt, 78 anos, nascido em Apucarana-PR. Radiotelegrafista, Suboficial da Reserva da Força Aérea Brasileira (FAB). Entrevista realizada em 26.02.2022.

*Quando cheguei aqui, se falava em Foz do Iguaçu como uma cidade turística. A ideia que eu fazia disso, isso aqui cheio de americanos. Sei lá, estrangeiros, lugar bonito, mas quando eu cheguei o avião já pousou naquilo que eu não imaginava que se existisse uma pista, havia uma pista de terra, grama, ou guaxuma, então foi aquilo que eu vi. O pouso do avião no meio do mato, para mim era mato, quando ele estacionou ali eu não ia descer, não achei que fosse ali. “O senhor não vai descer? ”, eu falei: “Não, eu vou até Foz do Iguaçu”. “É aqui mesmo, o senhor vai descer por aqui mesmo”. Ainda brincaram comigo lá dentro, os tripulantes. “Então você vai descer, então é aqui a sua nova sede, a sua nova unidade militar”. Brincaram comigo. E eu desci ali e não tinha nem para onde ir, olhando um aeroporto desses, uma cobra de cinco metros de comprimento pendurada lá na parede, a casca. [...] A impressão foi a pior possível, até que eu fui me habituando, não tinha água, eu saía de casa, não tinha energia elétrica todos os dias, a gente não tinha água encanada, o barulho de carros, aquela coisa de cidade e quando cheguei aqui, era um silêncio. Eu não dormia à noite por causa do silêncio. É esquisito, né?*

O relato do Sr. Mota ilustra as lembranças do seu primeiro contato com o aeroporto e o entorno. A sua observação quanto às características da considerada até então pista de pouso e o ornamento em couro de cobra que ficava em evidência no salão principal do terminal de passageiros o remetem a memórias fotográficas que causaram nele um estranhamento com o ambiente ao primeiro contato.

Expressa, em suas palavras, uma expectativa que não foi suprida; pois, vindo da capital paranaense, esperava um fluxo maior de pessoas devido à ideia de uma cidade turística. Embora a beleza das Cataratas fosse exaltada ao mundo, a infraestrutura do município ainda deixava a desejar, o que acarretava dificuldades diárias básicas, como energia elétrica e água potável. Além disso, comenta que a calma da cidade, as noites tranquilas e o silêncio lhe tiravam o sono; era preciso adaptar-se.

O Sr. Valmir Eugênio Paulo Schmidt chegou a Foz do Iguaçu no ano de 1967, ainda solteiro e oito anos após o Sr. Mota. De forma hilária, ele mencionou os fatos de sua chegada:

*Chegamos aqui dia quatro de setembro de mil novecentos e sessenta e sete, às onze e cinco da manhã, uma chuva danada, choveu a rota toda de Curitiba até aqui, o avião aterrissou, aí taxiou, aí eu olhei e disse para o César: “nós não vamos molhar o pé, nem vamos nos molhar, não vamos nos sujar de barro por nada porque isso aí é pouso forçado, olha o casarão aí, isso aí é uma fazenda, deve ter pousada em algum campo aí. Aí o César: “vamos ficar aqui”. A comissária da Varig chegou para nós e perguntou: “você vão para Assunção?” Aí a gente disse: “não”, “para onde vocês vão?” ”, “para Foz do Iguaçu”, ela mostrou para a gente “é aqui mesmo”.*

Nessa menção, percebe-se o quão memorável foi sua chegada aos ares de Foz do Iguaçu, e a impressão de que o aeroporto seria uma casa de fazenda é ainda muito significativa, diz muito do que era o entorno, e por se tratar de um aeroporto internacional, tinha sua singularidade percebida.

*Aí então começou a minha história em Foz do Iguaçu. Desembarcamos. Fomos bem recepcionados pelos militares que já estavam aqui que naquela época [...] Então essas pessoas nos receberam, bem alegres, né? Tirando sarro danado da gente e tal, e aí fomos nos apresentar pro comandante que era o Misael, subimos a escadinha ali onde estava a sala dele, fomos lá, nos apresentamos, “ah, mas o que vocês vieram fazer aqui? ”, “ué, nos mandaram para cá”, “mas era só daqui a quinze dias para vocês chegarem”. Aí mais uma paulada que levamos. Aí a nossa vida começou porque uma: nós não tínhamos lugar para ficar. Não tinha alojamento, não tinha casa, não tinha nada. Nós tínhamos que tentar um lugar para nos hospedar [...] Foi sensacional a chegada aí hoje eu tenho até saudade daquilo tudo que aconteceu.*

Embora as dificuldades da chegada quanto à moradia tenham sido uma problemática pela vinda antecipada, o Sr. Schmidt rememora a recepção calorosa pelos colegas de destacamento, evidenciando a saudade do tempo vivido.

A chegada de Antenor Carneiro de Melo foi também no ano 1967, solteiro, o que ele diz ter sido um ponto positivo, pois, com família, as dificuldades seriam outras. E assim aparentemente compartilha de uma chegada tranquila, sem muitas surpresas, uma vez que já havia conhecido Foz do Iguaçu anos antes, e de certa maneira, sabia o que encontraria. Então declara:

*Eu já conhecia Foz do Iguaçu, de 1958 [...] a cidade não oferecia muito conforto, para quem vinha do Rio de Janeiro, entendeu. Então você chega aqui, não tinha, nós tínhamos aqui, só pra você ter uma ideia, quatro médicos, três dentistas, quatro advogados. Então o melhor médico aqui de Foz do Iguaçu era o avião da Varig. Se alguém era mordido por uma cobra venenosa, acionava FAB e a FAB acionava a Varig, Butantan lá em São Paulo e Varig, ia pegar o remédio, lá a vacina no Butantan e trazer para cá. Então a cidade não tinha muito que oferecer em termos de conforto. Porém, eu sabia o que iria enfrentar e tinha uma missão dentro da empresa, porque a empresa já estava vislumbrando, dessa transferência, pra o Aeroporto no caso Nacional, ela tinha um hotel das Cataratas e a tendência era isso aqui, progredir bastante a curto prazo. E foi o que aconteceu, porque veja só logo em seguida abriram a BR 277 ao tráfego, totalmente asfaltada, de Paranaguá até a Ponte da Amizade, isso em março 1969, mas já, com a mudança de aeroporto já houve um crescimento radical substancial. Alguns hotéis já começaram a surgir aqui na cidade hotel Carimã, Ortega, enfim, outros, hotéis começaram a aparecer, dando já aumentando e infelizmente nós a aviação poderia estar mais atenta a esse desenvolvimento, mas também não encontrava uma infraestrutura adequada lá no outro aeroporto. Eu me sentia à vontade na cidade a partir de que cheguei aqui, eu solteiro,*

*eu não tinha compromisso com nada e tinha um cassino ótimo, ali do Paraguai que a gente ia lá. E trabalhava, não tinha que fazer ia trabalhar encontrar alguma coisa para fazer, e o tempo foi passando. E estamos aqui felizes da vida.*

As narrativas expostas em relação ao contato com os novos ares mostram a expectativa lançada à cidade turística de apelo internacional e descrevem dimensões que evidenciam o desencantamento dos sujeitos quanto à realidade apresentada, que não era exatamente o que os atores dessa jornada ansiavam.

Porém, foi justamente esse ponto em comum nas primeiras vivências com o espaço que fizeram ambos criarem um elo. Era preciso acolhimento aos que chegavam, era preciso encontrar a similitude nas experiências para seguir em torno dos anseios primeiros: o trabalho. Com isso, permitiu-se a formação, ao longo do percurso, de um campo de relações próximas que fortalecessem as experiências culturais, além das experiências cotidianas do trabalho.

#### 4.2 O COTIDIANO, O ESPAÇO E AS RELAÇÕES

O espaço do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú foi berço das construções sociais que os atores levaram para toda uma vida. Por meio do cotidiano do trabalho, as relações se fortaleciam e eram complementadas por fatores que desencadearam roteiros de diversas histórias e memórias. A sociabilidade compartilhada e empregada em diferentes níveis permitiu a construção de uma teia de afinidades, que vincou relações de alteridade, apresentadas desde o espaço.

Clifford Geertz (1989) salienta que se deve questionar, na caracterização da cultura, qual a importância do que está sendo transmitido e o que está sendo transmitido por meio da ação. Observar e realizar a leitura do que acontece, percebendo sua dimensão simbólica nos contextos das dinâmicas da vida em sociedade, desde os artefatos aos estados de consciência. Nesse sentido, o autor refere:

*Se a interpretação antropológica está construindo uma leitura do que acontece, então divorciá-la do que acontece - do que, nessa ocasião ou aquele lugar, pessoas específicas dizem, o que elas fazem, o que é feito a elas, a partir de todo o vasto negócio do mundo - é divorciá-la das suas aplicações e torná-la vazia. (GEERTZ, 1989, p. 13).*

Com efeito, o pensamento do autor aponta para a intersecção dos fatos, considerando o tempo (*quando*) e o espaço (*onde*) a partir de uma perspectiva ampla da vida coletiva, onde as circunstâncias e o espírito da época, além do lugar ou meio ambiente, formam parte do conjunto cultural humano. De forma indissociável, um penetra sobre o outro, formando a grande teia de significados, a qual Geertz se refere, como a cultura. O reconhecimento e a apreensão do sentido simbólico das ações é a cultura voltada à sua própria compreensão (GEERTZ, 1989).

Joanna Overing (1999) refere-se às experiências cotidianas como ações que podem conter significados profundos e que, muitas vezes, não são percebidos pelo olhar antropológico devido ao fascínio que se tem pela busca do exótico. Nos contextos da vida social em que uma *comunidade de similares* se apresenta, as ações e os afetos são processos diários de uma criação mútua, que, segundo a autora:

A ênfase não incide sobre a grandiosidade da instituição, mas sobre conjuntos de relações pessoais informais, por intermédio das quais laços íntimos de confiança possam ser criados [...] Nessa visão de uma “coletividade de similaridades singulares”, a ênfase incide sobre o estabelecimento de relações sociais capazes de engendrar suficiente intimidade e identidade de objetivos, de modo que a confiança, e não a competição venha a se tornar a marca dos relacionamentos cotidianos. (OVERING, 1999, p. 18 e 21).

A confiança e o afeto se estendem para além da instituição do trabalho, na construção de uma coletividade íntima e significativa que partia da cotidianidade. Os elementos constituintes desse dia a dia estão inseridos nas narrativas como processos costumeiros e habituais aos sujeitos que vivenciavam o cotidiano do trabalho no aeroporto.

Na rotina diária de trabalho narrada pelo Sr. Mota, na primeira hora do dia, deveriam ser ligados os geradores de energia, que ficavam situados próximos ao aeroporto, onde hoje é a Av. Venezuela no bairro Jardim América:

*E então nós vínhamos, era assim, você saía de casa, não vinha pra cá, porque não tinha energia elétrica e ia até lá embaixo, onde tem uma casinha lá, não sei se você já viu lá por baixo como é que é. Então, ali tinham os transmissores e dois motores que eram geradores de energia elétrica. Dois motores grandes. Então a gente botava aquilo pra funcionar, era uma briga pra fazer ele funcionar, né? Tinha que chegar lá meia hora antes. Nunca tinha bateria também. Ficava girando aquela manivela até ele pegar. Ali*

*ligava seus transmissores, passava a ter energia de lá vinha pra cá, a estação aqui abria cinco horas da manhã.*

Explica, também, por qual motivo os trabalhos de rotina deveriam começar cedo no dia:

*Era necessário tão cedo assim porque tinha um Varig esperando o boletim meteorológico de Foz do Iguaçu pra decolar de Cascavel pra cá. Ele pousava em Cascavel à noite e decolava de manhã pra cá. Então tinha que abrir bem que cedo. A estação de rádio funcionava até nove horas da noite, aí normal, funcionava até nove horas da noite. Isso quando não havia nenhum problema, algum avião voando por aí perdido, porque aqui o sujeito, que costumava se perder por aí à noite, não tinha onde, não tinha como pousar então os motoristas de táxi faziam uma espécie de balizamento na pista e a gente ficava com a estação de rádio no ar. Porque tinha um avião perdido e não podia fechar, tinha que dar apoio.*

O Sr. Mota relembra que, mesmo que o trabalho em Foz do Iguaçu fosse dificultoso, sem muitos recursos, o apreço tornou-se maior, e o afeto construído pelo espaço durante o cotidiano é notável. Ele menciona:

*Era assim, a questão de trabalho aqui era assim, não tinha muito era sempre a mesma coisa. Então, saía o Varig, que decolava ele, aí movimentava, às vezes vinha um avião da FAB, outras vezes vinha em táxi aéreo, o dia todo isso aqui era uma tranquilidade, né? Era bom de servir, porque depois que a gente acostumava com o silêncio, e fazia amizade com o pessoal aí, acostumava com bicho, encontrava cobra aqui dentro do aeroporto também, né? E então você se acostumava com isso era bom de servir, simplesmente. A primeira vez que eu voltei pra São Paulo de férias eu não me dei bem, eu tive que entrar numa fila pra pegar um ônibus, coisa que nem ônibus tinha e foi ali que eu decidi que não voltava mais pra São Paulo, ia ficar por aqui mesmo. Muito mais tranquilo em todos os sentidos, né?*

No relato, fica explícito que o afeto com o local já estava estabelecido e que, ao estar novamente em contato com um grande centro, como a cidade de São de Paulo, teve a certeza de não mais pertencer àquele meio social. A sua identificação e preferência haviam sido firmadas com a terra das cataratas.

O cotidiano narrado pelo Sr. Schmidt revelou nuances de uma época em que as funções dos agentes da FAB eram baseadas em um conhecimento que atendesse, de certa maneira, às demandas que fossem necessárias. Por se encontrar na posição de radiotelegrafista, cabia a ele também, se necessário, cumprir a função de meteorologista e controlador de voo, como descreve nesta passagem:

*[...] porque o radiotelegrafista, na nossa época, ele tinha um negócio assim, ele tinha que se conhecer a telegrafia, meteorologia e um pouco de controle de tráfego, controle de voo, porque ele poderia ser designado para um local que não tivesse controlador de voo e nem meteorologista, às vezes só tinha o telegrafista, determinados locais só tinham telegrafistas. Então ele tinha que assumir essas três especialidades praticamente. Então, ele saía com esse conhecimento, mas formado em telegrafia, então aí quando eu vim para cá, até peguei essa parte de meteorologia um pouco, peguei a parte de controle, aqui nós controlávamos o tráfego assim, eu era o telegrafista e nós tínhamos um outro telegrafista que assumia a parte do controlador de voo, nós não tínhamos naquela época o controlador de voo aqui, depois, em sessenta e oito que chegaram dois controladores que foram o Haroldo Carlos Alvarenga vocês já ouviram falar nele, e o Almir Vicente Alves, então eles passaram a assumir essas partes e a parte de meteorologia, nós tínhamos cinco sargentos aqui que fazia essa parte de meteorologia, aí era bem interessante.*

O trabalho voltado às ações nas demais áreas era um fato característico dos agentes que trabalhavam no aeroporto naquela época. Sr. Mota exemplifica: *[...] os lugares em que há esse trabalho, que o pessoal está no meio do mato, né? Não tem muito recurso. Às vezes não tem recurso, você não tem nem médico né? Então, o sujeito aprende a fazer o serviço do outro. Se obriga a fazer.*

Porém, no caso da realização do boletim meteorológico em que fosse necessário fazer o balão meteorológico para verificar a pressão atmosférica e altitude, outro colega não poderia realizar, pois, nesse caso, somente o Sr. Mota atuava, como refere o Sr. Schmidt:

*Se precisasse eu faria boletim mais só visualmente, não fazia com equipamento, a única coisa que eu podia fazer era a leitura do abrigo meteorológico, umidade relativa, temperatura e também eu podia fazer a leitura de pressão atmosférica, então isso era colocado no boletim e os aviões baseados nesse boletim é que eles viriam ou não para Foz do Iguaçu, aguardariam ou não né? Ou viria ou esperaria abrir o aeroporto porque está fechado, tinha os mínimos necessários para aterrissar.*

O Sr. Schmidt comenta sobre o funcionamento da meteorologia e acaba evidenciando o zelo que o companheiro de jornada, Sr. Mota, tinha pela função e pelo espaço no qual lhe cabia a responsabilidade de atuar:

*Mas.... Posso contar como que era? Então a meteorologia aqui é assim, abria a estação pela manhã, nós tínhamos aqui um boletim meteorológico que era QAM, então era um boletim meteorológico que era feito diariamente. Era às seis horas da manhã que fazia o boletim. Como é que era feito esse boletim? Aqui nós tínhamos uma KM, era uma casinha que tinha ali, e que tinha soda, tinha alumínio e ácido. A casinha, você esteve ali,*

*né? Bom, o Mota foi dono daquela casinha ali, tinha ciúmes daquela casinha danado, porque aquilo ali de um momento para outro podia explodir.*

Ao aclarar sobre o cuidado do colega com o espaço de atuação, comprova-se a afinidade da relação cotidiana. Ademais, revela que, embora o zelo e cuidado também ocorressem com o espaço por se tratar de um local de evidente risco, ao evidenciar os ciúmes do Sr. Mota com a estação meteorológica, ele expõe a existência do zelo decorrente também do afeto. Esse tratamento afetivo dado ao espaço ficou marcado para aqueles que vivenciaram aquele cotidiano na época.

Na entrevista com o Sr. Mota, após narrar o trabalho meteorológico que realizava, nos deslocamos até o exterior do prédio para que ele pudesse reconhecer o espaço que antes era destinado às suas funções. Ao nos aproximarmos do espaço, quando seus olhos miraram em direção à “casinha”, exclamou: *Eu tô vendo que conservaram, de lá de fora a gente não vê isso, né? Então eu não sabia que tinham conservado. Provavelmente foi o lugar que eu trabalhei.*

Fomos, então, nos aproximando e suas certezas aumentando:

*Me lembro disso. Então eu acho que é aqui que nós fabricávamos o gás e por isso ela era aberta. Ventilada. Sem dúvidas. Aqui era um depósito, mas eu acho depósito não era nosso, o depósito é que da DAC, da Varig, não sei. Só que não tinha essas paredes. Era aberto. Ah, então era aquela grade. [...] aqui era feito gás, tinha aquela grade ali fora, era tudo livre, porque se você fazia, o gás era inflamável, né? O hidrogênio é um gás perigoso, se ele está em contato, mistura com oxigênio, ele pode inflamar. Qualquer fazulhinha. Então a gente fazia o gás num lugar aberto. Onde fazia o hidrogênio passava por aquela porta. Era aberta e era maior, não era assim.*

A meteorologia ocupava basicamente três espaços. Um interno, conforme, Figura 37, que segundo ele:

*Ali tinha equipamento também, barômetro, equipamento para ver direção e velocidade do vento, essas coisas também estavam ali. Era o CAN e a meteorologia que eram aqui embaixo. Sabe onde tem aquele cofre ali? É. Ali era uma porta. Está fechada. Debaixo da escada tinha uma porta. Ali era a meteorologia. Onde realizavam-se os boletins meteorológicos com base nas informações coletadas na aérea externa, e repassados a estação de rádio, ao radiotelegrafista, que: comunicava com São Paulo para mandar este boletim meteorológico.*

Figura 37 — Porta onde estava situada a sala interna da meteorologia



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

E dois espaços externos: o ajardinado meteorológico ver Figura 38, e a casinha para geração de gás hidrogênio, ver Figura 39. Sobre o funcionamento do ajardinado meteorológico, refere:

*O ajardinado meteorológico é um lugarzinho que tem uma cerca de arame em volta com uma coisinha no meio. Ali que nós tínhamos um pluviômetro, aquela casinha onde a gente guarda os instrumentos, a caixa de instrumento e mais um, o heliógrafo. O heliógrafo aquilo que o pessoal diz “ah é a bola de cristal pra ver o tempo”, né? É uma bola, de fato ela é uma bola, embaixo ela tem um lugarzinho que você encaixa um papel grosso, cartolina e o sol vai passando, vai se movimentando e vai projetando luz ali, vai queimando. Então você ali sabe as horas de insolação.*

Sobre o local do ajardinado meteorológico, Sr. Mota descreve que: O ajardinado ficava mais pra lá, entre isso daqui e esse pedaço, ali ficava o ajardinado meteorológico. Ficava entre o prédio do aeroporto e a casinha onde se fazia o gás hidrogênio, que descreve ser também um depósito.

Figura 38 — Local onde ficava o ajardinado meteorológico-2022



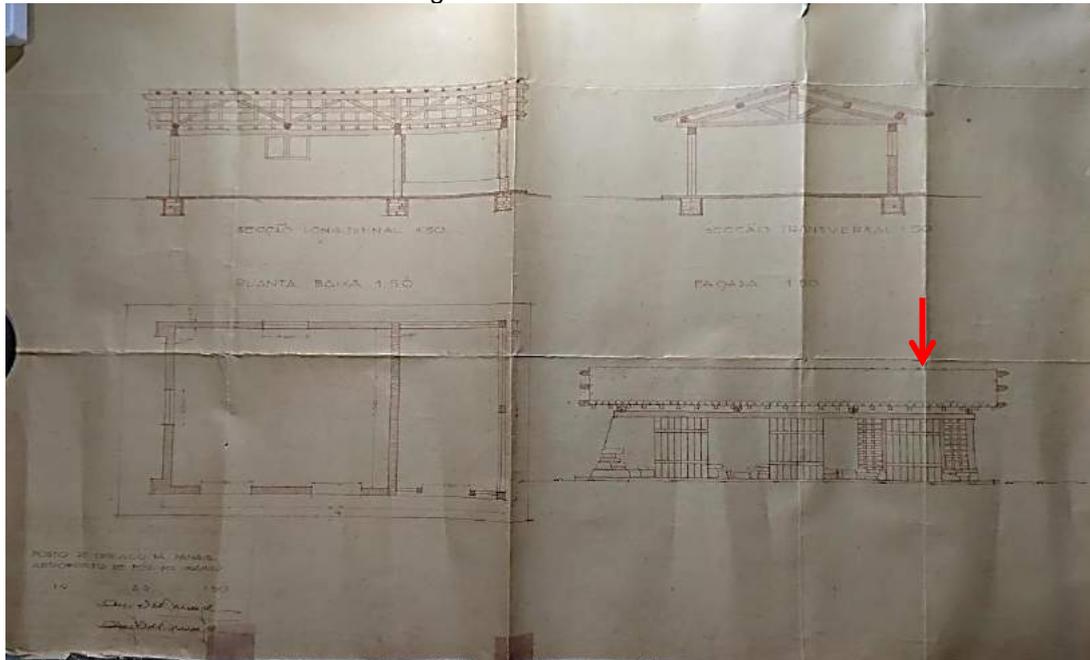
Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 39 — Espaço para geração de gás hidrogênio-2022



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 40 —Planta Arquitetônica – Depósito Panair- Utilizada como depósito e casa e geração de gás hidrogênio na década de 1960



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Figura 41 — Vista oblíqua direção sul- leste. Depósito e casa e geração de gás hidrogênio na década de 1960. Foto de 2022



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 42 —Vista oblíqua direção sul- oeste. Depósito e casa e geração de gás hidrogênio na década de 1960. Foto de 2022



Fonte: Elaborado pela autora.

Do cotidiano no Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, resultou a sociabilidade dos agentes, que se estendia para além do local do trabalho. O aeroporto possibilitou o primeiro contato com o outro, com o estrangeiro, aquele que não era o nativo, aquele que mesmo desconhecido, tornava-se íntimo de imediato pela experiência vivida e estava ali pelo mesmo motivo. Porém, esse motivo não se definia somente ao objetivo do trabalho; no hábito do trabalho, pois, também estava a intenção de formar vínculos.

Segundo Mauss (2003, p. 327), “Os homens comunicam-se por símbolos, dissemos; porém, mais precisamente, eles só podem ter esses símbolos e se comunicar por eles, porque possuem os mesmos instintos”. Portanto, pode-se considerar, a partir desse argumento, que a comunicação entre os indivíduos é determinada por uma psique<sup>19</sup> comum, com finalidade e intenção intrínseca às ações humanas, as quais carregam o sentido simbólico (MAUSS, 2003).

---

<sup>19</sup>**Psique** é a palavra com origem no grego *psykhé*. É usada para descrever a alma ou espírito. Também é uma palavra relacionada com a psicologia, e começou a ser usada com a conotação de mente e ou ego por psicólogos contemporâneos para evitar ligações com a religião e espiritualidade.

Nesse mesmo sentido, o sociólogo francês Pierre Félix Bourdieu (1930-2002) destaca que:

Os símbolos são os instrumentos por excelência da “integração social”: enquanto instrumentos de conhecimento e de comunicação (cf. a análise durkheimiana da festa), eles tornam possível o *consensus* acerca do sentido do mundo social que contribui fundamentalmente para a reprodução da ordem social: a integração “lógica” é a condição da integração “moral”. (BOURDIEU, 1989, p. 10).

Os símbolos, como instrumentos da integração social, referidos por Bordieu, mantêm um sentido de consenso na vida em sociedade que resultam em condicionamentos para integração da vida social. Essa integração social ocorria em distintas ocasiões com os partícipes desta pesquisa, sempre vinculadas de alguma maneira desde a instituição, o aeroporto.

Nos momentos em que os trabalhos davam tréguas, os colegas da FAB de todos os setores aproximavam-se, como descreve o Sr. Mota:

*O meteorologista que fazia um boletim a cada hora. Então, ele tinha mais ou menos quarenta e cinco minutos, por aí, cinquenta minutos, parados, sem fazer nada. Então, eles subiam, conversava com o telegrafista ou o então alguém ficava lá no lugar com o telegrafista, iam tomar cafezinho aqui no bar, passava o dia todo conversando por aqui, exceto na hora que tinha passageiros.*

O radiotelegrafista era o que permanecia mais conectado, sem muita folga, tendo em vista que de quinze em quinze minutos deveria anotar, em forma de códigos no Livro de Registros de Comunicações (LRC), tudo o que ouvia, como descreve o Sr. Mota:

*De quinze, em quinze minutos, ele tinha que escrever alguma coisa no livro. Normalmente o que ele escrevia era QRU, QAP, dois códigos, esses dois códigos significam que estão na escuta, e QRU, não houve nada e QAP que tá na escuta. Mais ou menos isso. A gente interpreta um pouco diferente às vezes, esses códigos, PSJ, quer dizer dinheiro, mas tem outro significado, mas é sempre dito assim. Então, o QRU, QAP, não tem nada, na escuta, não tem nada. Então ele é obrigado a escrever isso de quinze em quinze minutos. Então, se houve alguma comunicação, alguém chamou e ele não atendeu, o outro vai escrever isso lá no livro: chamou e ninguém atendeu. Então aí agora, então alguém vai ter que se explicar. Então a gente ficava ali na escuta.*

No Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, a função do radiotelegrafista, que atuava no segundo piso na estação de rádio, era a comunicação. O Sr. Schmidt descreve como acontecia esse contato:

*Comunicava com São Paulo para mandar este boletim meteorológico, condições de tempo, posição de aeronave, o que era posição da aeronave? Lá a aeronave passando aqui em cima de Foz do Iguaçu, vamos dizer para Guaira, então ele era obrigado a dar posição aqui em Foz do Iguaçu, vamos dizer, vem de Curitiba, passou em Guarapuava, onde ele passar ele tem que comunicar que ele está passando para a gente ter ideia de que está tudo bem com o voo. Então ele dava em posições e aqui aquele dava posição e nós pegávamos essa posição dele e mandávamos para São Paulo por telegrafia. Então, São Paulo sabia que tudo bem, quando ele chegasse, vamos dizer, em Porto Iguaçu, ali naquela Argentina, vamos dizer que ele estivesse indo para o exterior, teria que passar em Puerto Iguazú, vamos dizer que tivesse que ir para outra cidade da Argentina, teria que dar posição, eles teriam que comunicar São Paulo e assim sucessivamente.*

Relata, também, a maneira como era realizada a comunicação com as aeronaves:

*Nós mandávamos boletins meteorológicos, nós entrávamos em comunicação com nossos aviões da FAB que estavam voando próximo a nós e que dava posição ou que precisavam de alguma coisa e passando solicitavam, então isso que nós recebemos, essa parte de avião da FAB, essa parte de comunicação, aí nós tínhamos a parte de fonia e a parte de telegrafia, se a gente não conseguisse falar por fonia, em um avião, aí a gente tentava telegrafia.*

Com o auxílio do Sr. Mota, o Sr. Schmidt descreve a opção da comunicação por rádio farol, que auxiliava os pilotos em aterrissagens:

*E nós tínhamos um rádio farol, que é o rádio farol? Rádio farol é um equipamento de aproximação, vamos dizer, o avião está voando, naquela época, hoje é tudo diferente, mas naquela época, ele estava voando ele chegava num círculo mais ou menos uns cinquenta quilômetros de Foz do Iguaçu, ele penetrava e ele ficava recebendo um sinal, sinal: FI, FI, FI. Ele sabia que estava certo, vamos dizer que ele não tivesse enxergando nada, voando acima das nuvens, não estava enxergando nada e tal, mas estava recebendo o sinal que estava sabendo que está... Além da bússola, além dos equipamentos que ele tem a bordo ou que era naquela época, meio obsoletos, né? Então além daquilo ali, ele tinha o rádio farol, vamos supor que o rádio farol tivesse fora do ar, ele ainda tinha a broadcasting, que era a rádio local, ele poderia tentar naquela época a Rádio Cultura, ele poderia tentar sintonizar a Rádio Cultura e voar um cone de silêncio, o que é esse cone de silêncio, quando ele penetrasse nesse cone sumia o sinal, então ele sabia que estava voando certo dentro das condições para chegar em Foz do Iguaçu. Aí então ele começava uma situação de descida. Mudar de nível. Ele ia mudando de nível até chegar no nível que ele enxergasse a pista. Ele enxergasse a cidade. Enfim, tomou condições visuais de voo. Aí*

*ele vinha para Foz do Iguaçu ser tranquilo. Aí chegava aqui em Foz do Iguaçu, aí ele tinha um procedimento de descida, né? Que era perna base, curva duzentos e final né? Então, ele fazia esse ciclo e tal e entrava na final, vamos dizer que ele tivesse problema de visão na hora da descida, com esses procedimentos, até os centos e cinquenta metros, ele tinha que enxergar a pista. Se ele não enxergasse a pista ele tinha que arremeter e tentar novamente ir para a alternativa.*

O Sr. Schmidt menciona ainda que o controlador de voo Haroldo Alvarenga foi designado para trabalhar no novo aeroporto, e por não estarem às obras concluídas e não possuir os equipamentos necessários, não havia como efetuar o controle desde lá. Então, Alvarenga atuava juntamente à equipe de comunicação do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú:

*Depois da chegada do Alvarenga e do Almir Vicente Alves. Então, o que é que acontecia? Eles aqui nesse aeroporto eles só faziam comunicação de voo também, porque eles não tinham equipamento, não tinham maneira de fazer o controle de voo daqui.*

Já no final da entrevista com o Sr. Mota, subimos até o segundo andar, ver Figura 43, onde se abrigava a sala da estação de rádio. Ele caracteriza o espaço com as memórias que lhe vem à mente:

*A salinha ali de telegrafia, tinha os transmissores assim uma fileira de equipamento de rádio grande e tinha atrás delas tinha uma escada, mas uma escada de madeira com degraus, para pisar, e aquela parte lá de cima, que lá em cima não tinha nada. Era aberto. Nunca houve nada fechando ali. Lá em cima tinha um alçapão ali, né? Você subia na escada ali tinha um alçapão.*

Figura 43— Vista oblíqua sul-leste – Foto de época espaço torre terceiro piso - Laterais abertas



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Figura 44 —Vista Sul - 2022



Fonte: Elaborado pela autora.

Ademais, informa que, no terceiro piso da denominada torre de controle, não era efetivamente uma torre de controle de tráfego aéreo, era somente uma torre; não havia nem janelas de vidro na torre, e o acesso era por escada, que não é a mesma que existe hoje. E então, da escada, chegava-se a um alçapão para adentrar a torre.

Figura 45—Vista interna escada de acesso à torre - 2022



Fonte: Elaborado pela autora.

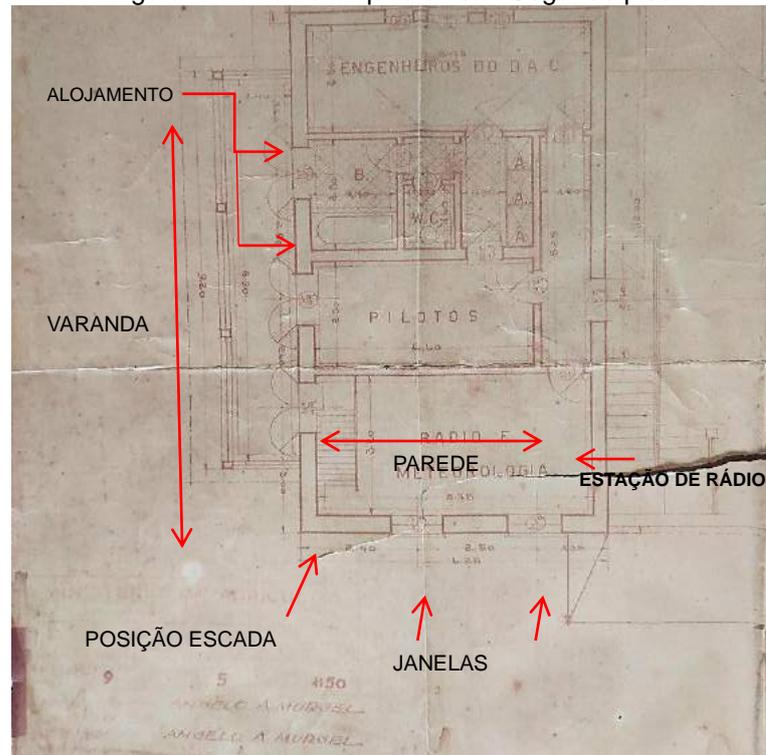
Figura 46—Vista interna torre - 2022



Fonte: Elaborado pela autora.

Sobre a sala estação de rádio afirma ainda: *Aqui era a estação de rádio. Tinha parede. Então aqui pra lá era a estação de rádio, aqui era a chefia do destacamento.*

Figura 47—Planta Arquitetônica –Segundo piso



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Figura 48 — Vista interna da sala onde funcionava a estação de rádio-2022



Fonte: Elaborado pela autora.

O Sr. Mota, descreve ainda sobre os detalhes conforme as indicações das Figuras 47 e 48:

*Aqui é o seguinte, aqui havia duas janelas, bem pequenas, em madeira, então aqui haviam duas janelas de madeira, aqui havia os bastidores e os transmissores, e atrás dos bastidores ali começava uma escada de madeira, não era isso aqui, isso aqui era outra coisa. A escada de madeira ela era por lá, essa parede e essa porta já tinham. Ali era a entrada, os transmissores ficavam de frente para lá, a gente ficava trabalhando ali, microfone, os manipuladores, aquela coisa tudo para o lado de lá, e aqui*

*atrás encostado na parede uma escadinha de madeira, estreitinha, madeira, ia lá para cima e ficava pelos cantos. Essa daí não existia.*

Em seu relato, o Sr. Mota compartilha que viveu no alojamento do segundo piso do Aeroporto do Parque Nacional de Iguaçu, ver Figura 49 e 50, por aproximadamente um mês:

Em qual espaço que era moradia? Na porta do meio? Na primeira?  
*No fundo.*

Onde têm as três janelas para a rua?

*Exato. Então ali havia o que? Uma, duas, três peças praticamente só, três ou quatro, então, uma delas, a última, eu morava lá, morava mais gente ali, o chefe do destacamento, ele era sozinho. Então eu fui morar. Tinha cama, era um alojamentozinho, e eu fiquei ali um mês, depois arranjamos um lugar para morar na cidade. Alugamos casa, foi alugada uma casa, foi feita uma república, várias vezes se fez isso aqui.*

Figura 49—Vista externa direção oeste- sala onde ficava o alojamento-2022



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 50 — Sala onde ficava o alojamento- segundo piso-2022



Fonte: Elaborado pela autora

O Sr. Mota segue com os detalhes do espaço: *Ali era um alojamentozinho, aqui o banheiro, aqui os vasos sanitários, coisas assim. Era uma peça só.* Menciona também, sobre a originalidade do piso, e afirma: *O piso até que é original ainda.* Nesse mesmo espaço do segundo piso, que serviu durante uma época como alojamento provisório aos que chegavam, morou também, mais tarde, o seu colega Haroldo Alvarenga.

Sobre a época de contato com o colega Haroldo Alvarenga, o Sr. Mota relata: *Eu gostava de cantar logo, ele tocava violão. Então a gente brincava e fazia música além, claro. Mas isso fora do destacamento. Depois montamos um coral.* Nesse sentido, cabe mencionar que a vida social é definida por Marcell Mauss (2003) como um mundo de relações simbólicas, onde é da natureza social que ela se exprima simbolicamente em seus costumes e em suas instituições.

Com isso, evidencia-se que as condutas individuais jamais são simbólicas por elas mesmas, pois são elas os elementos base da construção de um sistema simbólico, que somente o é por ser coletivo. Mauss afirma que:

Nesses fenômenos sociais “totais”, como nos propomos chamá-los, exprimem-se, de uma só vez, as mais diversas instituições: religiosas, jurídicas e morais – estas sendo políticas e familiares ao mesmo tempo -; econômicas – estas supondo formas particulares da produção e do consumo, ou melhor, do fornecimento e da distribuição -; sem contar os fenômenos estéticos em que resultam esses fatos e os fenômenos morfológicos que essas instituições manifestam (2003, p. 185).

As instituições são o traço da vida em comum, e para o autor, isso é um fato primeiro que nos distingue como espécie. As conexões em torno de ideias medeiam o valor simbólico coletivo que é apresentado nessas instituições, tornando esse conjunto de fenômenos, fatos sociais totais (MAUSS, 2003). Referindo que:

Enfim, por trás de todo fato social, há história, tradição, linguagem e hábitos. [...] um fato social qualquer, mesmo quando parece novo e revolucionário, por exemplo, uma invenção, está carregado de passado. Ele é o fruto das circunstâncias mais remotas o tempo e das conexões mais múltiplas na história e na geografia. [...], pois é em torno de ideias comuns, religião, pátria, moeda, assim como sobre solo, que se agrupam os homens, com seu material, seus números e suas histórias (MAUSS, 2003, p. 320).

Ao evidenciar os fatos sociais totais, ele esclarece a respeito da dimensão ocupada pelo simbólico, deixando explícito que os fatos sociais carregam o valor das relações simbólicas e que as coisas, o material e o físico, compõem a formação de ideias desse sistema, porém não se sobressaem ao simbólico da vida social (MAUSS, 2003).

A conexão vincada do Sr. Mota com o colega Haroldo Alvarenga se expressa de maneira íntima. Em um cenário de estrangeirismo, a familiaridade partia do simbólico das relações e das semelhanças da vida como afinidades significantes, que auxiliavam no amparo de uma relação identitária existente nas relações que partiam desde o aeroporto.

As afinidades dos sujeitos, uma vez conectadas desde o local de trabalho, carregavam o sentido de relações solidárias, de caráter comunitário. Ao unirem-se, afinavam suas particularidades simbólicas e fortaleciam suas identidades ao expressarem, fora do espaço de trabalho, suas práticas de lazer, permitindo a interação social quando levadas à manifestação pública.

Quando o Sr. Mota salienta que *montamos um coral*, aclara sobre a manifestação das afinidades tornarem-se públicas. Ou seja, de alguma maneira, o simbólico, as particularidades e os afins entre os sujeitos que vivenciaram o espaço do aeroporto e mantinham um elo, encontraram formas de expressar-se no meio social, ou seja, esses meios caracterizaram o fortalecimento de suas identidades. Levou-se, portanto, para fora, tornando público o simbólico, mesmo que os de fora dessa relação não soubessem se tratar de uma relação simbólica, de fortalecimento.

O radiotelegrafista Sr. Schmidt evoca em suas lembranças a relação de proximidade e ajuda mútua com os agentes aeronáuticos do país vizinho, o Paraguai. Mesmo que sem evidências legais de um acordo para que isso ocorresse, esse é um fato que se torna singular pelo quadro que amparava essas ocorrências: a proximidade e o auxílio pela camaradagem, que nascia do jogo de futebol:

*Havia apoio, havia. O entrelaçamento havia. Eu me comunicava com eles, eles comigo e tal, se precisasse de alguma coisa, vice-versa, mas não estava oficializado, vamos dizer um acordo oficializado, eu não tenho como te dizer, essa parte aí eu não tenho nem como te dizer. Eu não posso te dizer que tinha alguma coisa firmada, mas acontecia. Tanto é que dentro do esporte nós íamos até Assunção, íamos a Cidade do Leste, eles vinham aqui, jogavam futebol e participávamos de churrasco juntos e os demais controladores deles, controladores de voo nosso isso já na minha gestão,*

*antes também existia isso, só que eu não sei até onde que era um acordo legal.*

Acerca do relacionamento entre os executivos das companhias aéreas e operações que envolveram fatores de relações transfronteiriças, o Sr. Antenor comenta que:

*Como eu disse quando cheguei aqui, e até durante algum tempo, praticamente só tinha a Varig, mas tinha representante da Sadia, que depois ia ser Transbrasil e o da Vasp, nós sempre mantivemos nosso relacionamento em alto nível, porque o negócio é o seguinte, não agora não adianta nós brigarmos aqui. Enquanto que os donos das empresas estão tomando uísque ali, não adianta, nós temos que zelar pelo que é nosso, procurar fazer o melhor, mas manter um relacionamento, da melhor qualidade possível. Isso se estendia. Não só a os representantes, os gerentes, das empresas, mas ao pessoal deles subalterno. Nós sempre tivemos esse relacionamento, em grande estilo, porque um precisa do outro. E me lembro, uma ocasião só citando um caso do gerente da Aerolíneas Argentina, lá do Puerto Iguazu tem um problema que o avião deles pousou era um 727 deles, pousou e eles não tinham sobre excedente uma roda. Um trem de pouso lá, pra o avião ia ficar parado, então ele telefonou e eu autorizei, o meu encarregado da manutenção a emprestar uma roda. E o cara veio buscar e resolveu o problema, então esse relacionamento sempre existiu entre as empresas. Pelo menos porque, como disse, nós brigamos e o cara tá tomando uísque, o chopinho dele lá batendo um papo.*

O relato do Sr. Antenor traz o fator interessante da cooperação que ocorria entre os agentes de companhias aéreas da época. A narrativa aclara também a priorização por uma boa convivência entre os representantes.

O Sr. Schmidt menciona também a boa relação que tinha com a equipe do destacamento da FAB: *Relação excelente, excelente, nunca houve problema nenhum que eu me lembre.* A equipe contava com: *Cinco meteorologistas, cinco telegrafistas, um mantenedor, um cabo e um comandante, mais dois controladores.*

Sendo o elo das relações, gostaria de caracterizar o prédio do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú como um ponto de referência, de partida das narrativas que evidenciam as memórias afins; um ambiente que possibilitou a conexão entre história e memória.

A história de uma época crescente e importante do município e da região, onde o Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú cumpriu função primordial nos fatos da historicidade e está conectado, também, às memórias dos atores que vivenciaram a funcionalidade do espaço como aeroporto na época, evidências relativamente importantes à sociedade.

A sociabilidade evidenciada pelos atores é o firmamento da passagem deles na relação espaço-tempo. A época vivida conectada ao Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú compreende memórias individuais e principalmente coletivas, onde o processo de construção das relações sociais deu-se a partir do cotidiano no aeroporto, o que permite referenciá-lo como um objeto mediador.

Relações estreitadas pelo cotidiano que, resultantes de afinidades pelas experiências, tornaram-se significativas. A cumplicidade de quem se dispôs a enfrentar os novos ares e a similitude do processo criaram a aproximação pela experiência; eram todos iguais, pois, vinham na intenção de prosperar na vida e na profissão.

#### 4.3 A AVIAÇÃO E A SOCIEDADE LOCAL

A aviação mundial da década de 1960-1970 ainda era pertencente à chamada “Era de Ouro da Aviação Comercial”; os voos ditos comerciais estavam em ascensão. Em Foz do Iguaçu, isso também ocorria, e esse tempo é comentado no relato do Sr. Mota, Suboficial da Reserva da Força Aérea Brasileira (FAB), que vivenciou mais precisamente a época no Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú e destaca que o funcionamento do aeroporto no período em que serviu à FAB estava em torno da aviação comercial e militar.

O aeroporto contava com a atuação do Correio Aéreo Nacional (CAN), serviço postal militar brasileiro iniciado em 1931 e mantido pela Força Aérea Brasileira (FAB), que objetiva integrar as diversas regiões do país e permitir a ação governamental em comunidades de difícil acesso. Além disso, atua também como instrumento de integração entre os países da América do Sul. Sobre o funcionamento do CAN no aeroporto em sua época de atuação, o Sr. Mota declara:

*Olha, era pouca coisa, era um avião por semana que ia pra Assunção e um que ia até Guaíra. Esse de Guaíra fazia quase o mesmo trajeto até aqui. Guaíra, São Paulo, Curitiba, depois Foz do Iguaçu, alguns passavam em Guarapuava, mas em geral vinham até aqui. Daqui ou ele ia para Assunção ou ia para Guaíra, mas era linha separada, independente, porque o de Assunção transportava autoridades paraguaias, de vez em quando, o pessoal que saía do Rio para Assunção. E o de Guaíra não, o de Guaíra era só para dar apoio mais ao exército, porque o exército já tinha um quartel aqui e um em Guaíra. Era grande de Guaíra também, eu conheci. E eles, então vão ter o apoio de alguma forma. Então o avião da FAB que fazia o transporte das famílias e deles, e dava um apoio também até a Receita*

*Federal, a Marinha também. A Marinha, que também tinha cota nesses aviões. O avião era assim, ele podia transportar trinta passageiros, trinta ou trinta e dois dependendo do tipo do avião, da parte interna dele. Aquilo era distribuído, oito cotas para o Exército, oito, quatro, cinco para a Marinha, mais três, quatro para a Receita Federal, e tinha que respeitar as cotas de Guaíra, Guaíra tinha cota nesse avião também o Exército, a Marinha, então, entre um aeroporto e outro o que estivesse vago, podia ser utilizado, mas só até o seguinte. Então era nesse sentido, só para dar apoio ao pessoal.*

No conteúdo da narrativa, confirma-se a missão designada ao CAN. O Sr. Mota esclarece ainda sobre a logística do CAN:

*Quem fazia a lista do passageiro era o pessoal da FAB, muitas vezes eu atendi o CAN aqui também, né? Além de trabalhar com telegrafia, essas coisas, o pessoal acumulava alguma função como atender o CAN, o atendimento do CAN.*

Essa característica de atuação em diversos setores já foi antes mencionada também pelo Sr. Schmidt. E quanto aos malotes e às correspondências, o Sr. Mota conta que:

*Pesava os passageiros [...] Era tudo controlado por uma pessoa só, né? Muitas vezes era eu, mas o que eles traziam quando o correio às vezes trazia, né? Um saco de lona era um malote. A marinha também às vezes mandava um malote também, uma coisinha assim de lona, começou até pequena. A gente fazia um documento, né? E punha o peso daquilo, insignificante né? E o peso pouca coisa. Às vezes sim o pessoal mandava um caixote.*

Relata também sobre os serviços voltados à pesquisa científica, que envolviam o Parque Nacional do Iguaçu (PNI) junto ao Instituto Butantan, centro de pesquisa biológica, situado na cidade de São Paulo. Lembra que:

*Agora eu me lembrei das cobras, era muito comum você receber um caixote com uma cobra dentro, ou duas. O Butantan, lá em São Paulo, o Butantan mandava umas caixinhas em que você punha a cobra dentro da caixa, a gente recebia a cobra pronta dentro da caixinha, não se mexia com elas ali, e só abrimos uma vez que estava cheirando mal a cobra tinha morrido lá. Problema, né? Tiveram que soltar as duas. Uma ficou viva, saiu por aí. E você não sabia qual era né? E se desparafusar aquilo você tinha de sair de perto. Ela saía brava de lá. Então era isso. Aquelas caixinhas. Alguma carga assim, tudo coisa pequena, mas era feito tudo aqui, só tinha uma pessoa e um lugar pra fazer isso que era aquela salinha ali, tinha balança. Então a cobra era pega pelo pessoal do IBDF então o IBDF hoje é ICMBio. Pegava, fechava a caixinha, entregava para o CAN, o CAN arrumava tudo ali, preparava, colocava um aviso lá que era cobra, né? E botava no avião na hora de ir, então era um serviço também que a FAB prestava.*

O CAN recebia os caixotes que eram entregues no PNI ao Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal (IBDF), na atualidade, ele é pertencente ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), que utilizavam os caixotes para acomodação dos espécimes no transporte aéreo, cuja logística cabia também à FAB.

Nesse breve comentário, ao relatar sobre a tensão que existia no manuseio dos caixotes que abrigavam os espécimes, o Sr. Mota compartilha fragmentos de um fazer científico relacionado à biologia, considerado importantíssimo e sempre em destaque na região. No local, pesquisas ocorrem rotineiramente, em virtude de abranger áreas de reserva da Mata Atlântica, um bioma de floresta tropical que envolve a tríplice fronteira.

De acordo as menções do Sr. Mota, havia duas maneiras para uma viagem aérea: pelo avião do CAN ou aeronaves de serviços comerciais, Varig ou Transbrasil. Vale salientar que essas informações são referentes desde 1959, ano da chegada do entrevistado ao município de Foz de Iguaçu, até a transição do aeroporto, iniciada em meados de 1970. As viagens pelo avião do CAN eram centradas basicamente nas pessoas que disponibilizavam das cotas destinadas ao CAN: Marinha, Exército, Aeronáutica, Receita Federal e os familiares desses membros. No entanto, ocorriam exceções, como aclara o Sr. Mota:

*Às vezes uma questão até de doença, a FAB também prestou muito serviço assim, o sujeito era picado por uma cobra, o que é que você vai fazer com ele agora? Mata de uma vez? Não. Então tinha que levar ele para aonde? Para São Paulo, pelo menos até Curitiba, onde tivesse mais recursos, geralmente mais recursos você tinha em São Paulo por causa do Butantan, ali você ia ter antídoto para o veneno da cobra. Então a FAB mandava um avião, buscar o indivíduo e levar para São Paulo, era muito comum voo do SALVAERO, lembra? Os voos do SALVAERO eram com essa finalidade. SALVAERO era essa finalidade, pegar avião que caiu por aí, um passageiro ferido.*

A questão da necessidade, quando apresentada e constatada, tornava possível que determinados sujeitos da população civil realizassem viagem aérea pelo avião do CAN, como menciona o Sr. Mota: *você tinha que dar a passagem de preferência pra quem precisasse realmente viajar. O indivíduo que tivesse dinheiro pra pagar, ele podia ter dinheiro, mas não tinha avião.* Em sua narrativa, o Sr. Mota deixa claro que, em um quadro de real necessidade, as exceções existiam, já que o fluxo comercial aéreo não era frequente, como menciona neste trecho:

*Às vezes chegava até dois.... Às vezes por dia, era um avião, um Varig, que vinha de Cascavel para cá, seis horas, sete horas da manhã e mais tarde, então, chegava um FAB, um dia, de terça-feira, terça-feira era dia que viria um avião da FAB. Então tinha mais um FAB, o mesmo tipo de avião. Um avião pequeno naquele tempo era grande, um C47, para nós era C47, para a aviação civil era o DC3, era o mesmo tipo de avião, era o mesmo avião. Então, e depois fora esses aviões, vinha táxi aéreo, se usava bastante táxi aéreo aqui nessa região, mas aí só ia botar assim, três por dia, dois, às vezes nenhum, então isso daqui era bem tranquilo, calmo...*

Então, a FAB disponibilizava, em confluência de casos, o transporte aéreo, pois a estrutura das estradas que levavam à capital paranaense e às demais regiões não viabilizava viagens rápidas de ônibus, conforme o Sr. Mota conta:

*De ônibus era quase proibitivo. Para mim ir a São Paulo de ônibus, eu ia pegar três ônibus, um daqui a Guarapuava, que saía daqui por volta das cinco da manhã, seis horas da manhã, chegava em Guarapuava à tarde. Outro de Guarapuava a Curitiba, depois de Curitiba a São Paulo outro ônibus. Então, tinha que ser de avião mesmo.*

Carecia, portanto, de meios de transportes mais precisos, principalmente em casos emergenciais. Nesses casos, não somente a FAB se fez presente, como também a própria companhia aérea VARIG, como conta o Sr. Antenor:

*A cortesia foi usada amplamente aqui, eu mesmo liberei muita cortesia... Porque para atender pessoas carentes [...], nesses estados de saúde, precisando ser operada, fazer tratamento médico. Tivemos muitos, casos, eu liberei em nome da Varig evidentemente.*

Nesses relatos, evidenciam-se a empatia e a decisão em prestar ajuda através do meio do transporte. Os agentes tinham em suas mãos, em maioria das vezes, as decisões para que essas deliberações ocorressem.

A solidariedade evidenciada nessas ações que foram prestadas à sociedade civil do município ou região acaba sendo um fator característico da representação do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú para a sociedade local, com relação à prática da solidariedade, de “caráter voluntário, por assim dizer, aparentemente livre e gratuito, e, no entanto obrigatório e interessado, dessas prestações. Elas assumiram quase sempre a forma do regalo, do presente oferecido generosamente” (MAUSS, 2003, p. 186).

O emprego da solidariedade, expressado para além da instituição, é a comprovação da circulação das *dávidas* (MAUSS, 2003, p.261). As ações voltadas à sociedade dizem muito sobre os sujeitos que representavam a instituição, pois são evidências simbólicas que retratam relações baseadas em uma conduta empática.

Além dos voos relacionados ao âmbito militar administrados pela FAB, também havia os voos comerciais das companhias aéreas comerciais, como ilustra o diálogo com o Sr. Mota transcrito abaixo:

- Qual a companhia que mais estava presente em voos domésticos na sua época de atuação aqui no aeroporto?
- *Só a Varig, naquele período só a Varig. Posteriormente entrou a Transbrasil, porque naquele tempo tinha o nome Sadia.*

A aviação comercial no Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, na época de atuação do Sr. Mota, era dirigida pela companhia aérea brasileira Viação Aérea Rio-Grandense (1927-2006), mais conhecida como Varig, fundada em 1927, e mais tarde também pela Transbrasil (1955–2002), companhia aérea brasileira fundada em 1955, sob o nome inicial de "Sadia S.A. Transportes Aéreos", ambas já não mais existentes.

Sobre o fluxo de passageiros, que envolvia a aviação comercial, o Sr. Mota, afirma que: *uma grande parte estrangeira. [...] cinquenta por cento deles eram americanos, eram estrangeiros. Vinte pessoas. Então eles eram quem mais viajavam, e muita gente, comerciantes que iam daqui à Curitiba, e Curitiba à Foz do Iguaçu.*

Nesse trecho, o Sr. Mota discorre sobre características dos passageiros quanto à nacionalidade e à quantidade de pessoas que envolvia um voo comercial. Afirmou, então, que um voo comercial na sua época de atuação costumava envolver aproximadamente quarenta passageiros, em que a metade seria de estrangeiros, ou seja, provavelmente um número voltado aos índices do turismo internacional.

O Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú recebeu, na época do Sr. Mota, passageiros que eram representantes da nação. Ele menciona, ainda, sobre a vinda do presidente da época de 1956 a 1961, Juscelino Kubitschek (1902-1976), para a inauguração da Ponte Internacional da Amizade em 1961 e destaca:

*Eu estava aqui, acontece que ele veio, essa ponte foi inaugurada umas três vezes, né? De vez em quando mudava o presidente, eles inauguravam tudo de novo. O Juscelino foi que inaugurou realmente a ponte, mas a ponte não estava pronta, não sei se você sabe da história, o que eles fizeram foi fechar os dois arcos vieram aqui, quando faltava pouco eles puseram madeira e fecharam pra poder passar o pessoal ali, e o Juscelino inaugurou a ponte. Depois o Juscelino foi embora, tiraram a madeira, acabaram a ponte, né? Aí veio o Castelo Branco. Castelo Branco inaugurou, foram duas vezes inaugurada, né? Aí inaugurou pela segunda vez. Aí ela estava realmente pronta, né?*

Segundo Silva (2014), através de um tratado de construção firmado em 1956 entre Brasil e Paraguai, representados pelos presidentes Juscelino Kubitschek e Alfredo Stroessner (1912-2006), deu-se início à execução do projeto de construção da Ponte Internacional da Amizade. O evento de lançamento da pedra fundamental foi registrado por diversos meios de comunicação, e de acordo com o periódico do Rio de Janeiro *O Jornal*, de 12 de outubro de 1956<sup>20</sup>, o cenário da cerimônia ocorrida em 06 de outubro de 1956, referente às tratativas de lançamento da Ponte Internacional da Amizade, foi o espaço do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, ver conforme as Figuras: 51, 52, 54, 55 e 57.

Figura 51 — Encontro Presidentes: Stroessner e JK, lançamento pedra fundamental, da Ponte Internacional da Amizade- Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú-1956



Fonte: CPDOC/FGV.

<sup>21</sup>Periódico do Rio de Janeiro: *O Jornal* de 12 de outubro de 1956. Disponível em: [https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=110523\\_05&pasta=ano%20195&pesq=%20de%2012%20de%20outubro%20de%201956&pagfis=46789](https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=110523_05&pasta=ano%20195&pesq=%20de%2012%20de%20outubro%20de%201956&pagfis=46789) Acesso em: 21 jul. 2022.

Figura 52 — Presidente Paraguai Alfredo Stroessner -1956- Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú



Fonte: CPDOC/FGV.

Figura 53 — Vista oblíqua norte- leste- 2022



Fonte: Elaborado pela autora

Figura 54— Encontro Presidentes (ao centro, de terno branco) Alfredo Stroessner. A seu lado esquerdo, Juscelino Kubitschek- 1956 - Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú



Fonte: CPDOC/FGV.

Figura 55 — Vista: Campo de aviação desde a Torre de Controle- Encontro Presidentes: Stroessner e JK, lançamento pedra fundamental, da Ponte Internacional da Amizade- Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú-1956



Fonte: CPDOC/FGV.

Figura 56 — Vista direção norte-leste desde a torre do antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguazu-2022



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 57 — Vista: Campo de aviação desde a Torre de Controle- Encontro Presidentes: Stroessner e JK, lançamento pedra fundamental, da Ponte Internacional da Amizade- Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú-1956



Fonte: CPDOC/FGV.

Figura 58 — Vista direção leste desde a torre a torre do antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú-2022



Fonte: Elaborado pela autora.

No ano de inauguração da pedra fundamental, o Sr. Mota ainda não vivia em Foz do Iguaçu. Em sua narrativa, ele refere-se aos anos seguintes, a partir de 1959, quando presenciou outras inaugurações da Ponte Internacional da Amizade.

No ano de 1961, houve novamente a vinda do então Presidente do Brasil, Juscelino Kubitschek, e de Alfredo Stroessner, Presidente do Paraguai, à terra das cataratas para a segunda inauguração da ponte, um momento político marcante de âmbito nacional e internacional. O jornal *Correio do Paraná*, de 28 de Janeiro de 1961<sup>21</sup>, noticiou o encontro ocorrido no dia 27 de Janeiro de 1961 entre os presidentes.

<sup>21</sup>Jornal *Correio do Paraná* de 28 de janeiro. Disponível em: [1961https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=171395&pesq=de%2028%20de%20Janeiro%20de%201961&pagfis=22805](https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=171395&pesq=de%2028%20de%20Janeiro%20de%201961&pagfis=22805). Acesso em: 21 jul.2022.

Os encontros entre essas autoridades ocorreram outras vezes em Foz do Iguaçu, e ao que parece, o palanque foi formado mais de uma vez no antigo aeroporto, como apresenta o jornal local, ver Figura 59, *A Notícia*, de outubro de 1958, ao referir-se à inauguração do Hotel das Cataratas do Iguaçu em 04 de outubro de 1958.

Figura 59 — *A Notícia*: Quarto encontro dos Presidentes do Paraguai e do Brasil, 1958.



Fonte: *A Notícia* (1958) Acervo Cultural Digital GRESFI.

Mais tarde, na conclusão da obra da Ponte Internacional da Amizade, a inauguração ocorreria outra vez, sendo oficialmente inaugurada em 27 de março de março de 1965, pelos presidentes militares Castelo Branco (1897-1967) e Alfredo Stroessner<sup>22</sup>. Na Figura 60, a imagem do então presidente Castelo Branco, na área de entrada do aeroporto.

<sup>22</sup>Ponte Internacional da Amizade, inauguração 1965. Disponível em: [https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=089842\\_07&pasta=ano%20196&pesq=Foz%20castelo%20branco%20stroessner%201965%20ponte&pagfis=63194](https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=089842_07&pasta=ano%20196&pesq=Foz%20castelo%20branco%20stroessner%201965%20ponte&pagfis=63194). Acesso em: 21 jul. 2022.

Figura 60 — Presidente Castelo Branco no Aeroporto do Parque Nacional de Iguaçu-1965



Fonte: CPDOC/FGV

Figura 61 — Vista área abrigada entrada –antigo Aeroporto do Parque Nacional de Iguaçu-2022



Fonte: Elaborado pela autora.

A vinda desses representantes para esses momentos solenes em Foz do Iguaçu está registrada em jornais, livros, fotografias e também na memória do Sr. Mota, que descreve sobre a preparação antecipada do campo de aviação do aeroporto para esses instantes:

*Aí a gente nem chegava perto, eles fechavam tudo, o exército fechava toda a área, porque aqui é uma área fácil de você matar um presidente, então se você, não é o nosso caso, mas se fosse acontecer alguma coisa dessas ia ser aqui, por causa do espaço que você tem em volta de mato, então o exército fechava isso aí tudo. Havia uma coisa, meia hora antes de o avião pousar não havia mais aviação. O avião vai chegar aqui com o presidente à uma hora da tarde. A partir do meio de trinta, todo o espaço aéreo era fechado, ninguém pousava nem decolava mais, podia decolar em região próxima, mas não podia entrar aqui. Já era avisado que a área era restrita. Então era desse jeito. O pessoal que entrava aqui na região do aeroporto*

*era o pessoal do exército, a banda que iria esperar o presidente, coisa desse tipo, mas os civis não, o civil era fechado.*

O aeroporto e o seu entorno, nesse momento, tornam-se paisagem associada à política do país, presente tanto na memória coletiva, quanto nos arquivos históricos. Eckert e Rocha (2013) afirmam que o olhar antropológico se refere às paisagens como aquisições culturais que expressam símbolos e sentidos e destacam que:

*Visitar uma paisagem, portanto, é habitar um país tanto quanto para visitar um país é fundamental habitar suas paisagens e aprender a escutar as histórias contadas pelos espíritos do lugar. [...] A paisagem é uma grande contadora de histórias! No plano do registro da memória, ela pretende tudo registrar, integrando, assim, as intenções e ações sucessivas dos grupos humanos na superfície terrestre. A paisagem se pretende, então, testemunha de patrimônio (2013, p. 225-227).*

No caso do episódio narrado, pode-se adentrar na historicidade do aeroporto e no seu entorno com relação à política do país e até à sua magnitude quanto patrimônio cultural. Porém, é quanto aos espíritos que habitam, nos diversos imaginários referentes à mesma paisagem, que os valores simbólicos e memórias diferem.

Nesse sentido, a paisagem evidenciada não só retrata contextos de solenidades políticas, como evoca o espírito da época em que o país vizinho Paraguai vivia sobre a ditadura militar de Alfredo Stroessner (1954-1989). O Brasil, em 1965, governado pelo então presidente e militar Castelo Branco, vivia o primeiro ano de uma ditadura militar (1964-1985).

A paisagem revisitada leva além, permite a reflexão e instiga a exploração da pluralidade das ações sociais que a envolvem. É a partir da pluralidade das ações sociais que envolvem o espaço, que memórias se formam e são compartilhadas.

No entorno do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, mais precisamente no campo de aviação, o Sr. Schmidt relata que:

*Sempre tinha gente visitando, sempre tinha gente que vinha ver avião. Quando tinha lançamento de paraquedas, que por vezes, durante o ano tinha uma, duas vezes, né? Lembra como é que ficava isso aqui? Quando tinha lançamento de paraquedista aqui? Era sensacional. Faltava espaço para tanta gente. O pessoal gostava, apoiava.*

A sociedade local vinha realizar a observação dos levantamentos e da aterrissagem dos aviões seguidamente. O Sr. Schmidt descreve ainda que, durante o evento de treinamento dos paraquedistas da FAB, que costumava ocorrer aproximadamente duas vezes ao ano, a sociedade estava sempre presente, prestigiando. E em muitos desses eventos, surgiam *as duas namoradeiras do correio*, como conta o Sr. Schmidt neste trecho:

*Então quando tinha lançamento de paraquedas elas queriam ficar lá, perto da pista. Queriam assistir de lá. O chefe do destacamento dizia: “Estão lançando... é de quem pegar”! E, elas ficavam loucas, elas queriam namorar um paraquedista. Elas queriam ir onde eles caíssem. Eu não vou dizer o nome delas.*

O Sr. Schmidt evidencia, em explanação, que havia um clima de romance no ar durante os eventos de paraquedismo. Os então paraquedistas da FAB em treinamento eram cartas marcadas das meninas namoradeiras que, segundo ele, trabalhavam na agência dos Correios de Foz do Iguaçu.

No espaço que envolvia o Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, o Sr. Mota ressalta, em sua narrativa, que os moradores da cidade geralmente se conheciam por se tratar de uma cidade pequena, e que muitos visitavam o espaço: *por curiosidade, saber o que era isso, aquele barulhinho que fazia o telegrafista, ou então, aqui tinha um aeroclube, tinha um aviãozinho, um CAP-4, um aviãozinho pequeno de lona, em que o pessoal vinha aprender a voar com ele aqui, pagava, claro, o combustível.*

Nesse trecho, o Sr. Mota aclara que o aeroporto era frequentado por pessoas interessadas em saber o que se fazia ali, como também destaca o uso do campo de aviação por um aeroclube que ensinava a pilotar um avião de pequeno porte.

#### 4.4 A TRANSIÇÃO, AEROPORTO-CLUBE

Denominado pela população local como *o antigo aeroporto*, assim passou a ser chamado o Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú -1941 após a efetivação de sua transferência para a Rodovia- BR-469. De casa nova e denominada oficialmente de Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu (IGU) – Cataratas, a

sociedade local refere-se como: *o novo aeroporto, aeroporto das cataratas ou até aeroporto do parque nacional.*

A cidade estava em constante crescimento em diversos aspectos desde a abertura da Ponte Internacional da Amizade em 1965. O Sr. Antenor, gerente geral da companhia aérea Varig em Foz do Iguaçu na época, comenta que: *A tendência era isso aqui, progredir bastante a curto prazo. E foi o que aconteceu, porque veja só logo em seguida abriram a BR 277 ao tráfego, totalmente asfaltada, de Paranaguá até a Ponte da Amizade, isso em março 1969.*

Esse crescimento influenciou também o tamanho das aeronaves que o aeroporto receberia. Com à alta demanda, houve a criação do novo aeroporto, com a área devidamente estruturada para o fluxo da época, além de haver o afastamento do centro da cidade para maior segurança.

Com a evolução das aeronaves para modelos de grande porte, a pista de pouso que era usual do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú não comportava essa recepção. E a mudança era emergente, como explica o Sr. Antenor neste trecho: *Aqui no aeroporto, aqui no Gresfi, eram operações efetuadas com aeronaves de pequeno porte DC-3, uma pista mista de grama e cascalho, e que tinha muito problema, quando chovia, quando chovia as operações, eram muito prejudicadas.*

Sem estrutura para receber aviões de grande porte, o antigo aeroporto, o Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, somente recepcionava aviões de pequeno porte bimotores, como também evidencia o Sr. Schmidt, caracterizando as aeronaves:

*Naquela época era C47, nosso avião era C47 e na Varig era um DC3, e tinha também um Camzinho, que tipo de avião que era, você lembra? Tinha um outro avião que era um bimotor menor, se eu não me engano, eu não me lembro qual era o tipo do avião, também fazia uma vez por mês aqui. Tinha a aeronave de pequeno porte, que operava também direto aqui, já atendendo a população, atendendo aqueles que tinham aviões próprios e o táxi aéreo, então enfim, essa era a aviação que tinha antes e depois da minha chegada. [...] Bimotor, aqui nesse aeroporto só bimotor.*

A transferência começou a ocorrer efetivamente desde o final de setembro 1967, após a visita do fundador da companhia aérea Transbrasil S.A., Omar Fontana (1927-2000). O Sr. Antenor conta que essa vinda à Foz do Iguaçu foi para verificação da pista do novo aeroporto junto ao pessoal do Departamento de Aeronáutica Civil (DAC). Como representante da Varig, o Sr. Antenor posicionou-se,

juntamente ao fundador da Transbrasil, iniciando assim as tratativas com o Ministério da Aeronáutica para transferir as operações ao novo aeroporto.

*Pousou aqui, um Dart Herald da Sadia e na época, vinha a bordo o presidente da empresa, o Dr. Omar Fontana, que trazia um chegador do DAC, um coronel chegador do DAC, e após a descida dos passageiros, fomos convidados por ele e o gerente do Aeroporto local, para fazermos um voo panorâmico de reconhecimento da pista lá do Parque Nacional. [...] Ainda no mês de setembro no fim de setembro, nós conseguimos a autorização para operar no aeroporto, do Parque Nacional. Bom, mantendo, autorizou a transferência, mas mantendo as restrições operacionais somente para aeronaves leves. A partir daí, a Varig que operava com aeronave do tipo DC-3, para vinte e oito passageiros, ou vinte e dois passou a introduzir aviões, como CONVAIR 240, uma capacidade maior, com quarenta passageiros, um DC-6 quadrimotor. E assim foi aumentando essa a demanda de passageiros aqui para Foz do Iguaçu.*

Dessa forma, foi com o movimento para a liberação da pista efetuado pelos dirigentes das companhias aéreas comerciais atuantes na época que se iniciaram os primeiros passos da transição do antigo aeroporto para o novo aeroporto.

O Sr. Antenor aclara que:

*O aeroporto aqui, comercialmente falando, ele foi transferido em 1967 operações comerciais, aviões comerciais, o aeroporto continuou em operação, atendendo à aviação geral. E na linha desta mesma narrativa o Sr. Schmidt, contribui: Sessenta e nove setenta...Parou aqui, fechou o aeroporto aqui e começou a operar lá, só que a FAB não estava lá ainda, a FAB continuava aqui nesse aeroporto.*

A transição não ocorreu de maneira imediata, mesmo após as operações de voos comerciais estarem sendo realizadas no novo aeroporto, pois no antigo aeroporto, ainda se mantinham as operações da FAB, como relata o Sr. Mota: *O telegrafista e o meteorologista, mesmo o controlador de voo, o controle ainda ficou aqui um tempo.*

Nesse sentido, o Sr. Antenor afirma:

*Para essa transferência, tinha que haver um apoio operacional e de comunicações, apesar de estarmos já operando lá no aeroporto das cataratas, no Aeroporto do Parque nacional, as comunicações aeronáuticas quando Rádio, Farol, Torre de Controle continuavam aqui no centro da cidade e as aeronaves continuavam pousando, ou decolando com ventos e temperaturas aqui da cidade que eram fornecidas lá para o outro Aeroporto.*

O apoio para as operações relacionadas a voos comerciais que ocorriam no novo aeroporto partia do antigo aeroporto; e essa forma de operação manteve-se por alguns anos. O Sr. Schmidt informa, em sua fala, como se dava essa situação e descreve o seguinte:

*Então, todo e qualquer contato com ela era feito por aqui. Não tinha torre de controle ainda. Então tudo era feito por aqui pelo nosso aeroporto. Então, o que fazia? Então faziam todos os procedimentos, davam todas as informações para o avião, o avião chegava lá no aeroporto final, que a gente diz quando ele vai aterrissar, ele até aterrissava, só que quando ele chegasse no solo nós não escutávamos mais através do rádio, tudo isso era feito através do rádio. Então o controlador estava ali com ele, vamos dizer o Alvarenga, operando com ele e tudo mais, aí quando ele estava, quando ele estava na final e já aterrissando ele dizia para o controlador que considerasse no solo, vamos dizer que fosse dez e cinco, né? Então considere no solo as dez e seis, ou considere no solo as dez e sete, dependemos da onde ele fosse colocar aeronave, por quê? Porque nós não escutávamos mais, nós tínhamos que acreditar que ele aterrissou. Que daí a gente não tinha mais contato, se acontecesse alguma coisa lá, porque lá já tinha gente trabalhando, tudo mais, mas não da FAB, a FAB estava tudo aqui ainda. Então, esse drama existia só que eu não era controlador, nessa época já não era a minha função, a minha função era apenas comunicações. Só. Entrar em contato para informar o que vinha para mim ali, para transmitir, né?*

A transferência de local do aeroporto do centro da cidade era necessária pela demanda e foi delicada por dois fatores: envolver uma instituição em funcionamento e por existir uma distância do centro urbano. Os meios de transporte coletivos até a região do novo aeroporto eram limitados, como expõe o Sr. Mota, neste trecho da entrevista:

*Por exemplo, você entrava no serviço uma hora da tarde e saía outro dia uma hora da tarde. Tem que dormir lá. Não tinha o ônibus pra vir pra cidade, nem o ônibus da cidade pra lá de manhã. O primeiro ônibus que saía, saía da cidade passava pelo aeroporto e ia para as cataratas, pro hotel, mas isso era sete horas da manhã. E a estação abria às seis. Porque sete horas da manhã tinha gente esperando, tinha avião decolando para vir para cá, tinha mais movimento.*

Segundo descreve o Sr. Schmidt, foi em junho de 1971 que se efetivou a mudança da FAB para o novo aeroporto. A problemática da locomoção até as novas instalações também se confirma neste trecho de sua narrativa:

*O único problema mais sério que nós tivemos na época da mudança, que foi em setenta e um, essa mudança foi junho setenta e um, se não me*

*engano, foi no tocante a condução, porque nós aqui a maioria não tinha carro, não tinha condição, não tinha ônibus para lá, não tinha nada que a gente pudesse pegar, porque nós teríamos que estar lá de madrugada, porque a estação abre às seis horas da manhã, abria lá também como era aqui antes, depois é que passou a funcionar vinte e quatro horas por dia, mas até um certo período ele foi funcionando com o mesmo horário que estava aqui e depois a gente passou. Então, nós não tínhamos como chegar no aeroporto. Então, era uma dificuldade danada, você tinha que conseguir alguém que quisesse carro, que pudesse levar, não tinha local lá que você pudesse ficar alojado, que pudesse dizer: “Não, eu vou de tarde, vou dormir lá e de manhã cedo eu assumo”, então foi uma coisa que deixou a gente meio constrangido, vamos dizer, na mudança, mas nós tínhamos que cumprir, nós como militares recebendo ordens: “se vira, vai a pé, qualquer coisa... De cavalo, tem que cumprir.” Então dava-se um jeito e nunca deixamos a peteca cair, mas foi só esse problema aqui que nós tivemos.*

O deslocamento foi algo impactante na vida de quem trabalhou no novo aeroporto nessa fase de transição. Levou algum tempo para que o fluxo dos coletivos pudesse suprir as demandas de rotatividade diária. E quanto aos funcionários da FAB, em pouco tempo, puderam viver nos arredores do novo aeroporto, na vila de militares, em casas construídas próximas ao aeroporto, como relata o Sr. Schmidt:

*Então, eu por sorte já estava morando lá, né? Mas aí as casas foram sendo ocupadas em seguida, até faltava casa. Porque além dos militares que pegaram casa de moradia lá, que eram casados fui eu, o Alvarenga [...]tinha pessoas da área civil que moravam ali também, funcionários civis que moram ali, quando nós mudamos para lá o negócio inflou.*

De acordo as narrativas, constata-se que, até meados de 1972, algumas operações de apoio ainda ocorreram desde o antigo aeroporto para o novo aeroporto. Segundo um importantíssimo relato do Sr. Mota, é possível perceber, na delicada alquimia da transição, vestígios da transformação do espaço:

*Eu fiquei uns tempos por aqui ainda, até um fato interessante é que o a FAB transferiu isso aqui pro exército, eu estava de serviço e estava tendo um baile aqui, eu achei aquilo ofensivo. Foi desagradável, foi ofensivo ao pessoal do destacamento. O pessoal do Gresfi fazendo um baile de carnaval e nós trabalhando lá. Telegrafia, controle de voo.*

De acordo com o relato do Sr. Mota, houve um momento de encontro ocorrido no Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, o que lhe rendeu uma desagradável sensação. Esse encontro foi entre os funcionários da FAB, incluindo ele mesmo, que ainda prestavam os serviços de apoio ao novo aeroporto até sua completa

transferência, e o pessoal do Clube Gresfi, os associados ao clube realizavam um festejo relacionado ao carnaval.

Esse encontro entre dois grupos distintos, em um mesmo espaço, ocorreu porque, em 1972, a transferência do antigo aeroporto ao novo aeroporto ainda não estava totalmente efetivada, e algumas funções de apoio às operações aéreas do novo aeroporto ocorriam em paralelo com o antigo aeroporto.

Nesse tempo de transição, acabou ocorrendo a ocupação do espaço do antigo aeroporto pelo clube Gresfi, que se deu devido a tratativas anteriores com a Aeronáutica. A área onde foi construído o primeiro aeroporto de Foz do Iguaçu havia sido cedida, pelos antigos proprietários, por comodato ao Governo Federal em meados da década de 1930.

Em 1972, com a transferência do aeroporto, ou de parte dele, para o novo local, situado na Rodovia- BR-469, a Aeronáutica iniciou os trâmites para a devolução da aérea aos antigos proprietários ou herdeiros. O Sr. Antônio Ferreira Damião Neto, beneficiário, oficializou, por Escritura Pública lavrada em 25 de setembro de 1972, a doação da área ao clube Gresfi.

O clube Grêmio Esportivo e Social de Foz do Iguaçu (GRESFI), fundado em 15 de novembro 1967, nasceu da fusão de três agremiações: o Guairacá Esporte Clube (1945); o Grêmio Olavo Bilac (1951); e o Caixa Esportiva e Beneficente dos Graduados do 1º Batalhão de Fronteira (1965), coordenado por sargentos, subtenentes e suboficiais das Forças Armadas do Brasil (FA).

Foi a primeira e única instituição a ser abrigada naquele espaço após a desativação do prédio como aeroporto em meados de 1970. Em 2020, o clube Gresfi disponibilizou o prédio do antigo aeroporto para os trabalhos voltados ao Espaço de Memória do Gresfi e passou a instituição para a nova sede construída na mesma área.

É nesse contexto de transição, que ocorre, em 1972, o carnaval, o primeiro evento social do clube Gresfi no espaço do antigo aeroporto, ao qual o Sr. Mota faz referência. No trecho em que menciona o baile de carnaval, enquanto estava de serviço, fica claro o cruzamento dos coletivos e o desconforto evidenciado pelo Sr. Mota ao presenciar que, no espaço dos afins, encontravam-se outros frequentadores, com distintas finalidades.

Nesse cruzamento de finalidades, o Sr. Mota acaba narrando que, naquele espaço, parte dos frequentadores assíduos do espaço já não eram mais os mesmos, e o espaço passava pela sua primeira grande metamorfose, ou seja, estabeleciam-se os novos *habitués*.

Os hábitos, os costumes, as tradições e as culturas que conectam as preferências sociais e afetivas, as quais se denominam como a identidade de um povo, possuem sua gênese nas memórias em comum. A esse conjunto de memórias comuns é denominado história, porém a história própria de cada povo possui elos comuns com base em uma memória coletiva, que é capaz de acionar novas conexões em diferentes grupos. (IZQUIERDO, 2018).

A fase de transição levou aproximadamente dez anos, segundo o Sr. Antenor menciona, neste trecho da entrevista:

*Aí você veja você transfere um aeroporto daqui pra lá, até você instalar a torre de controle, fazer todas as ligações de comunicação. Isso aí tem uma cabragem que é enorme, e você montar isso aí, leva tempo. Nós ficamos aqui, acho que dez anos entre a saída daqui indo pra lá, com problemas, uns dez anos até você criar a torre lá. Esta lá o seu Motta, Schmidt, Alvarenga...*

Aos poucos, o espaço que servia como aeroporto foi sendo desvencilhado da sua funcionalidade primeira, passando a outra. A data que finda essa transição completa do antigo ao novo aeroporto é a data da inauguração oficial do novo aeroporto, que ocorreu em 07 de janeiro de 1974.

#### 4.5 O AFETO COM O ESPAÇO

##### **Voltar ao tempo...**

- Uma frase que, resumiria a sua experiência de vida aqui nesse local?
- *Vontade de voltar o tempo e recomeçar, rever os meus colegas, meus amigos. É. Voltar ao tempo. (Momento de forte emoção).*

O desejo descrito pelo Sr. Mota, evidenciado no trecho acima, refere-se a sua vontade de voltar no tempo, tempo que está conectado ao cotidiano no antigo aeroporto e, principalmente, ao afeto de colegas e amigos que ali e dali se estabeleceram. Voltar ao tempo...tempo que se relaciona ao local de gravação, das

três entrevistas que sustentam esta etnografia, ao meio ambiente de onde evocamos as memórias que foram genuinamente compartilhadas pelos atores que vivenciaram o cotidiano no primeiro aeroporto durante seu funcionamento.

Segundo Tuan (2012, p. 96), “o nativo tem uma atitude complexa derivada da sua imersão na totalidade de seu meio ambiente”. A experiência dos nativos e suas percepções são complexas e profundas, por isso que Tuan (2012) designa que, da imersão do nativo no seu meio ambiente, resulta sua atitude.

A aproximação da percepção do Sr. Mota com relação ao aeroporto e à sua experiência ali vivida possibilita também a aproximação da sua imersão *com e naquele* meio ambiente. Nuances que a etnografia possibilita maximizar visando o quê? Em sua narrativa, trouxe *com* ele sobre o meio ambiente, e o quê? Evocou durante a entrevista: *naquele* meio ambiente.

Na última entrevista, realizada em fevereiro de 2022, tive a prova da conexão e da representação desde o aeroporto e com o aeroporto. Entrevista agendada para dia 23 de fevereiro, às 10h, com o Sr. Schmidt. Chegado o momento, o recepcionei na porta de entrada do prédio, e para minha surpresa, o Sr. Mota o acompanhava...

Naquele momento, meu primeiro pensamento foi: “será que eu deveria ter convidado a todos, nas entrevistas anteriores?”. O fato é que demorei em entender que existe uma rede dos veteranos. Sempre que entrava em contato com algum deles, a informação era repassada como uma notícia boa, “querem saber de nós, do nosso tempo”, “quem vai?”. E assim, dessa forma, juntos muitas vezes, não só contribuíram para esta pesquisa, como também para outros diálogos na sociedade local, lembrando momentos da época relacionada ao Aeroporto do Parque do Parque Nacional de Iguassú ou à fase inicial do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu (IGU) – Cataratas.

Esse momento é representativo. A chegada do Sr. Schmidt e do Sr. Mota, os dois juntos, comprovava, em um instante, tudo o que já havia escutado nas narrativas anteriores sobre a proximidade entre os que trabalhavam no antigo aeroporto e o fortalecimento das relações desde o primeiro contato com aquele espaço.

Figura 62 — Sr. Mota e Sr. Schmidt- salão do antigo aeroporto momento da entrevista- 2022



Fonte: Elaborado pela autora.

Comento com eles sobre a minha alegria em vê-los juntos em um espaço tão representativo para eles desde suas chegadas à cidade e como deveria estar sendo prazeroso a eles poderem estar juntos ali, naquele momento. Eles somente respondem com as seguintes afirmações: Sr. Schmidt exclama: *E, aliás, somos amigos desde aquela época!* Sr. Mota exclama: *Sempre juntos!*

Durante as entrevistas, havia a vontade de compartilhar as memórias de suas vidas, no entanto, certas memórias, quando externadas, provocaram fortes emoções nos sujeitos. Para algumas perguntas, as repostas seriam diretas e as mesmas, mesmo que estivéssemos em outro ambiente. Por outro lado, para determinadas perguntas, as repostas só seriam tais se ocorressem naquele espaço.

As memórias que se mostram prontas e são expressas de forma mecânica; são memórias que o sujeito trouxe *com* ele, as quais já está habituado em dividi-las. Porém, as memórias evocadas *naquele* espaço, desde o espaço, são diferentes.

O que desejo esclarecer é que o espaço impacta no âmbito da memória, complementa, aproxima, ampara e medeia. Ao circular o olhar e abrir-se ao imaginário, estando *naquele* espaço, é diferente de não estar ali. Estar *naquele* meio ambiente, explorar o imaginário, é evocar os espíritos da paisagem, como referem Eckert e Rocha (2013).

Com referência ao espaço e às sensações ao revisitá-lo, rememorando as experiências ali vividas, o Sr. Schmidt menciona:

*Dá vontade até de chorar. Então realmente a gente sente saudade daquele tempo, da época, das pessoas que estavam aqui, que nós convivemos, com quem nós aprendemos como nós evoluímos aqui, quanta coisa boa veio disso aqui muito embora fosse tão humilde, aparenta ser até hoje. Na época nós víamos isso aqui como um palácio, uma coisa fantástica, no íntimo da gente era assim.*

A saudade e a nostalgia, sentimentos evidenciados nesse trecho da narrativa do Sr. Schmidt, estão presentes nas três narrativas. Como relata o Sr. Antenor: *mas aqui nesse aeroporto, embora tenha curtido pouco, a partir da minha vinda definitiva para cá, mas é um espaço que deixa saudades.*

E nesta linha das sensações ao percorrer o espaço, o Sr. Mota comenta que:

*É. Um pouquinho de tristeza de eu não encontrar mais aquilo que nós tínhamos aqui antigamente, aquele calor humano do pessoalzinho que ficava conversando ali, tomando cafezinho, eu senti falta, né? Aquela foi uma das coisas que eu senti, e outra essas mesmas diferenças que eu encontrei aqui, não são mais as mesmas portas, as mesmas características físicas do prédio, né? Uma coisa que mudou aqui essa parede daqui que saiu, eles trocaram por essas colunas, né? Essas colunas inclusive não são de madeira, isso deve ser concreto. É, porque você não acha uma tora de madeira pra fazer isso, acha que elas ali. É de madeira. Agora essas daqui não, mas tem que pôr alguma coisa no lugar da parede. É. Então, então essas coisas assim, né? Um pouco choca né? Aqui não era isso aí, um palco, aqui era uma janela, né? E as próprias portas, algumas modificaram bastante, agora tem porta de vidro, lá fora aquelas janelas parecem ser originais ainda, mas não sei.*

Nesse trecho de sua narrativa, o Sr. Mota acrescenta, além da saudade e da nostalgia, o sentimento de choque. Apresentou estar impactado com as diferenças físicas na estrutura do prédio, evidenciando certo nível de desgosto ao confrontar o olhar com a estrutura modificada e reforçando características do espaço relacionadas à época em que vivenciou o espaço como aeroporto.

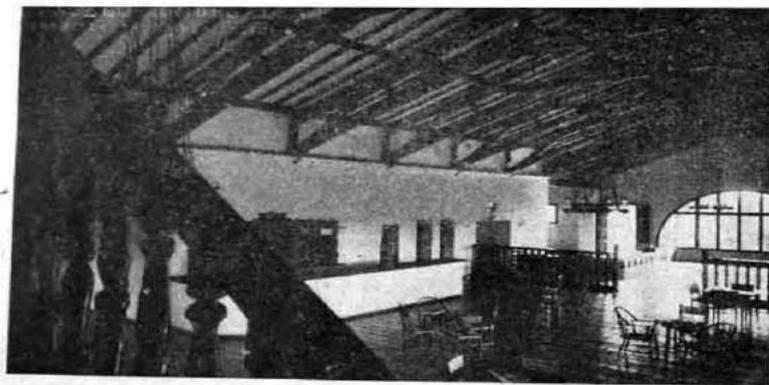
O calor humano que destaca o Sr. Mota vinha dos momentos de conversa em que os trabalhadores, em momentos dos seus dias, estreitavam as relações degustando um café. O café-bar, ver Figura 63, segundo o Sr. Schmidt, era do Beto e a Geni namorada do Beto: *Cuidava do barzinho, por vezes limpava o salão. Ela era uma, vamos dizer, faz tudo, o café, o pastel, o pãozinho.*

O bar também faz parte das memórias do Sr. Antenor, que relembra que: *serviam cafezinho, cachaça, essas coisas... Sanduíche, aqueles lanchinhos básicos, a coxinha, pastel...E assim eram todos amigos, na hora que não tinha avião ia para o café, bate-papo, contar piada.*

Sr. Mota diz que, além do café, *eles tinham ali era cerveja, cachaça, refrigerante e uma bebida que eles chamavam, uma espécie de laranjinha, Mirinda. Era um refrigerante.*

O Sr. Schmidt traz uma informação importante: *Não tinha mesa, só tinha um barzinho, só o balcão. Não tinha mesa, não tinha cadeira, nem tinha como ter aqui. Só tinha os bancos dos passageiros. Não era um refeitório.*

Figura 63 — Imagem do Café-Bar salão do terminal de passageiros do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú



Fonte: MURGEL, A. Parques Nacionais. *In: Exposição de edifícios públicos*, 1944, Rio de Janeiro, Conferência. Brasil: Departamento Administrativo do Serviço Público, 1945.

Figura 66 — Reconstituição Café-Bar salão do terminal de passageiros do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú -2021



Fonte: Lucas Rodrigues Ferraz.

Ao descrever o espaço onde ficava o café-bar, o Sr. Mota aponta as diferenças:

*Aqui tinha uma parede. Era um barzinho, era um bar. Era uma coisinha muito pequena, mas era um bar. E indica o local onde ficava o couro de cobra que tanto o impressionou em sua chegada: e ali eles mataram uma sucuri por aí, e aquele couro da sucuri eles esticaram ali, bem aqui na parede, entre essas coluninhas aí de madeira.*

Evidenciando ainda as modificações na estrutura que não existia na época:

*Essa coluna de madeira não existia isso daí foi colocado depois, o que se tinha era uma parede, ali era aberto, ali era um escritorzinho, ali tinha um bar, um balcão por aqui. Então, nessa parede do bar é que ficava o couro da cobra. Tinha um balcão aqui, logo em seguida dois banheirinhos.*

Figura 65 — Vista interna do espaço onde estaria situado o Café-Bar-2022



Fonte: Elaborado pela autora.

O olhar do Sr. Antenor também esteve atento às características da estrutura:

*Aqueles móveis antigos, bonitos, aqueles, balcões de madeira envernizados de alta qualidade. Não sei onde que estão? Esse madeirame todo. E salienta: Coisa mais linda do mundo, não é em qualquer lugar que se encontra isso aqui, é por isso que tem que ser preservado.*

Continuando com a descrição do espaço, Sr. Mota informa que os trâmites alfandegários ficavam no fundo do salão: *tinha um cercadinho ali, e aqui era o único lugar que você poderia sentar e tal. Tinha um aqui e outro nessa parede.*

O Sr. Schmidt menciona que não existia uma sala da alfândega:

*Eles não tinham uma área deles aqui. Era tudo no embarque. Não, tinha uma sala que era de embarque, onde ficava a alfândega que trabalhava junto com o CAN. Os passageiros eram lá? Era lá que era o embarque da bagagem? Dependendo do voo tinha o pessoal da alfândega, eles não vinham diariamente aqui. Na hora do voo eles estavam.*

O Departamento de Aviação Civil (DAC), hoje denominado de Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), responsável por fiscalizar os horários de voos, nível de treinamento dos tripulantes, infraestrutura dos aeroportos e registros de passageiros que envolvem companhias aéreas, também não possuía uma sala. O Sr. Mota enfatiza que: *A DAC tinha o quê? Um amplificador, um microfone um armário e um banco e tinha uma escrivadinha.*

Figura 66— Balcão da polícia- Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Figura 67 — Vista interna, espaço onde ocorria a espera dos passageiros-2022



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 68 — Espaço interno onde ficava o embarque e desembarque e o balcão controle policial-2022



Fonte:Elaborado pela autora.

Sobre o trabalho efetuado pela companhia aérea Varig, Sr. Antenor refere que:

*Nós tínhamos pessoal para fazer carga e descarga da aeronave, tinha o pessoal da manutenção, que fazia os cheques, controle de combustível, enfim trabalhos relacionados, a logística, tínhamos o pessoal os nossos despachantes, né, pessoal de terra que ia atender passageiros.*

Figura 69 —Equipe de pista- Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú



Fonte:Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Ao apresentar a Figura 69, com a equipe de pista, ao Sr. Mota e perguntar se reconhecia para quem prestavam serviços, comenta: *Provavelmente para a Varig. Pra gente não (FAB), nós não tínhamos nenhum funcionário pra nada, né? Só o pessoal militar mesmo, e do Ministério ainda, o pessoal da DAC. Mas essa é uma equipe que trabalhava aqui, de uniforme branco, ah! É a Varig. Não tinha outro pessoal, né? Outra companhia.*

Apresentando ao Sr. Antenor as fichas de embarque, Figura 70, que se encontram no acervo do Espaço de Memória do Gresfi, pedindo a ele se sabia do que se tratava e descreveu sobre a utilização:

*Eram fichas, essa daqui eu não sei por que ministério da aeronáutica... Passageiro desembarçado, isso pode ser do CAN, ela tinha um número escrito Panair do Brasil, porque as empresas ela destacava da passagem o compor de voo, uma bagagem com quinze tal... Passa para o despachante e dava uma ficha de embarque, então passageiro se dirigia ao portão de embarque. Com a ficha, pessoal recolhia, quando faltava alguém procurar saber pelo número quem é que estava faltando. Hoje o cara passa o cartão, tá sabendo que está a bordo que não está.*

Figura 70— Fichas de Embarque de Passageiros- Panair do Brasil



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Com relação às percepções que teve quanto ao local no dia da entrevista, o Sr. Antenor foi direto ao expressar:

*Bom, eu já tinha vindo aqui algumas vezes, mas cheguei ali e encontrei algumas edificações que são daquela época. Lamento profundamente, não estou fazendo crítica. Lamento profundamente esse ginásio, porque esta tirando toda essa beleza deste prédio para quem passa ali. Mas fiquei feliz em poder estar aqui com vocês.*

O ginásio, ver Figura 71, ao qual se refere é uma construção ao lado do aeroporto, que segundo ele, tira a beleza do prédio.

Figura 71 —Vista Sul- Ginásio e prédio antigo aeroporto-2022



Fonte: Elaborado pela autora.

Segundo Eckert e Rocha (2013, p. 227), “A paisagem se pretende, então, testemunha de um patrimônio”; essa paisagem é dada de acordo com os símbolos e sentidos que carrega a ação humana. A imersão de cada sujeito ao meio ambiente é distinta e complexa justamente por envolver o sentido simbólico que permeia a relação com meio ambiente.

As memórias expostas nessa etnografia possuem suas particularidades e afinidades. São as memórias afins, as construtoras da memória coletiva. Halbwachs (1990) apresenta que a memória coletiva é uma memória durável pertencente à consciência do corpo social, o que possibilita a tradução do meio ambiente a quem não vivenciou o antigo aeroporto em sua funcionalidade. A essa tradução pode-se chamar então de paisagem, aquela que se torna testemunha do patrimônio, como referem-se Eckert e Rocha (2013).

A reconstituição da paisagem relatada nas entrevistas, relacionada ao espaço do antigo aeroporto, é dependente da memória, mais ainda, da memória coletiva, a qual atribui anima ao patrimônio, e revela identidades imersas em símbolos e práticas similares.

São, portanto, afinidades em evidência, amparadas pela constituição do simbólico, similitudes que fortaleceram identidades e plasmaram memórias, que hoje resplandecem. Como expressa em um trecho de sua fala, o Sr. Schmidt:

*Foi a melhor época da minha vida. O pessoal era muito companheiro, muito embora fosse uma área que foi considerada castigo por muito tempo, o*

*pessoal que estava aqui era sensacional, podendo sempre ajudava um ao outro, apoiava, sabia da situação que estavam todos longe de casa, longe da família, então se tivesse de chorar, chorava junto, era sensacional.*

A chegada dos sujeitos participantes desta pesquisa à Foz do Iguaçu para atuação no antigo aeroporto, como mencionado no início deste capítulo, foram chegadas marcantes, sustentadas pelo acolhimento de quem aqui já estava.

Essa comunicação entre os sujeitos que vivenciaram àquela época acontece pelo ambiente em comum: o aeroporto. O patrimônio é o primeiro elo comum entre estes sujeitos; a chegada não triunfante à terra das cataratas e às novas realidades criavam laços que fortaleciam uns aos outros dentro de uma dimensão simbólica que estreitava a relação. Embora não se conhecessem intimamente, formava-se a sociabilidade pela experiência comum.

As memórias associadas ao patrimônio do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú não só apresentam a importância patrimonial do espaço para a historicidade, como nos revelam além. Elas incitam para que se veja a sua alma, a qual manifesta-se desde as memórias que hoje lhe resplandecem, mostrando que ele, o patrimônio, foi também mediador e cúmplice das vidas que hoje expressam estas narrativas.

Segundo Pierre Nora, “Mesmo um lugar de aparência puramente material, como um depósito de arquivos, só é lugar de memória se a imaginação o investe de uma aura simbólica” (NORA, 1993, p. 18). A busca pela preservação de um patrimônio cultural só tem sentido se o patrimônio possuir um sentido simbólico e se houver a possibilidade de lhe conferir espírito. Essa conferência efetiva-se mediante os relatos que norteiam esta pesquisa e inspira para que outras narrativas sigam sendo agregadas.

As narrativas predominantes nesta pesquisa são testemunhas de uma época em que muitos hábitos eram novos na sociedade em geral, como destaca o Sr. Antenor ao referir-se sobre a aviação: *A aviação, de hoje não é a aviação do tempo que em que eu vivi. Nós temos que separar bem, eu vivi um tempo de uma aviação romântica, uma aviação de pessoas que trabalhavam sem olhar para o relógio.* Neste trecho, a distinção dos tempos *a aviação de hoje* e *a aviação romântica* fortalecem a importância do espírito da época.

A reflexão quanto ao espírito da época estimula a compreensão da memória coletiva, é uma articulação necessária quanto ao processo que leva à identificação

sociocultural com o objeto ou patrimônio, o qual caracteriza as relações sociais e simbólicas. Mauss (2003) especifica que os trabalhos antropológicos junto às ciências sociais contribuem para o entendimento de nós mesmos:

Digamos que a antropologia social, a sociologia, a história nos ensinam a ver como o pensamento humano “caminha” (Meyerson); lentamente, através dos tempos, das sociedades, de seus contatos, de suas mudanças, por caminhos aparentemente os mais arriscados, ele consegue articular-se. E trabalhemos para mostrar como é preciso tomar consciência de nós mesmos, para aperfeiçoá-la para articula-la ainda mais (2003, p. 395).

A memória coletiva integrada ao patrimônio é o valor simbólico que ele carrega e ali estamos todos na busca pelo reconhecimento do que nos traz afeição, senso de justiça, tradição, etc. Enfim, no recorte atual da contemporaneidade, os antropólogos/antropólogas e os demais cientistas sociais, têm interferido e pautado discussões em prol das memórias evidenciadas e esquecidas. Questiona-se porque essas memórias são incitadas ou não e de que forma elas se apresentam na relação entre sujeito e objeto.

De acordo com Gonçalves (2007) as funções e os significados quanto à materialidade são diversos em distintas culturas, e quanto ao patrimônio cultural, são instituições de cruzamento de relações epistemológicas, sociais e políticas capazes de incitar reflexão e proporcionar à pesquisa o entendimento das relações sociais, simbólicas e políticas das sociedades.

As narrativas expostas nesta pesquisa trazem trechos que carregam características que contribuem para uma harmonização da época ao patrimônio. O elo memória e patrimônio, além de fortalecer os vestígios físicos de um passado, como evidenciado pelas narrativas, ressalta o que é vívido na memória coletiva.

São, portanto, paisagens que marcam, como a exemplo das impressões do primeiro contato com o espaço do aeroporto, marcados pela pista de pouso de terra, a grama e a guaxuma, o couro de cobra na parede do café-bar, o aspecto característico de uma casa de fazenda, estas são lembranças compartilhadas em mais de uma declaração. Além das memórias cotidianas evidenciadas.

Gonçalves (2007) refere que o momento de inserção de um objeto como patrimônio cultural, é “crucial, pois nos permite perceber os processos sociais e simbólicos por meio dos quais esses objetos vêm a ser transformados ou transfigurados em ícones legitimadores de ideias, valores e identidades assumidas por diversos grupos e categorias sociais” (GONÇALVES, 2007, p. 24).

De modo geral, nas narrativas, foram aclaradas observações quanto ao espaço da época e ao espaço atual, o que contribui para a conservação do patrimônio. Nesse sentido o Sr. Mota, afirma que:

*Cheguei, fiquei procurando as coisas que eu conhecia aqui dentro, como por exemplo, o barzinho que não existe mais, aquela areazinha ali de fora onde a gente olhava o avião estacionando por ali. Aqui eu procurei aqueles móveis, aquelas coisas que eu conheci quando cheguei aqui. Uma coisa que me chamou a atenção foi que aquilo virou carnaval, aquele é preto, aquele lustre ali, não é dourado.*

Figura 72 —Lustre salão do antigo aeroporto-2022



Fonte: Elaborado pela autora.

Referindo-se aos lustres expostos no alto do salão, conforme Figura 72, o Sr. Mota afirma que a cor original não é dourada e sim preta. Portanto, tudo que faça parte de uma possível caracterização do espaço, além de estar de acordo com a época, é primordial que esteja amparado pela memória coletiva.

A intenção de memória deve permanecer aos lugares de memórias para que eles não sejam apropriados somente pela história, é a memória coletiva das sociedades e as associações com o tempo e o espaço, que possibilitam a

atualização cultural e histórica, documentada pela história, e aberta à extensão de suas significações junto a estes espaços (NORA, 1993).

A materialização dos sentidos simbólicos conferidos a um, evidenciam traços de uma memória coletiva, que auxilia na construção da memória da social das sociedades. Para o Sr. Schmidt, é possível transmitir, a quem não vivenciou a época do funcionamento do primeiro aeroporto da cidade, fragmentos de uma memória coletiva, que se refere àquele tempo e expressa:

*Eu acho que tem que ser tombado, se já não foi, tem que ser tombado pelo município, tem que realmente fazer disso aqui um museu e realmente trazer tudo que puder trazer do passado para cá, para que as pessoas sintam o mínimo que nós sentimos hoje, nós que vivemos aqui, que moramos, que sabemos como funcionou isso daqui, então é isso que nós queremos que aconteça com as pessoas que vierem visitar, que realmente sintam aquilo que nós sentimos. Saudade disso aqui. Embora não ter conhecido pessoas mais novas que não viram isso aqui como foi antes, mas que sintam aquilo que nós sentimos, nós que passamos o nosso tempo meio tempo que as pessoas sintam um pouquinho daquilo que nós sentimos.*

Quanto à importância do espaço como patrimônio cultural, o Sr. Antenor afirma que:

*Isso aqui é um patrimônio da cidade, patrimônio histórico, e que a nossa juventude, nossos alunos, queridos alunos, uma faixa etária, de boa compreensão, possam conhecer ou pelo menos, ter uma ideia do que foi isto aqui, o que foi feito até quando, qual o tipo, qual a importância, isso teve para a cidade.*

Quando se refere ao tombamento, Sr. Schmidt esclarece seu entendimento sobre a manutenção dessas memórias coletivas serem amparadas pelos lugares de memória (NORA, 1993).

O desejo do Sr. Antenor, expresso no trecho em que menciona que o espaço é um patrimônio histórico da cidade, é de que o espaço se torne um lugar de conhecimento para a juventude.

Ambos, em suas narrativas, expressam justamente o que Nora (1993) evidencia: que esses espaços, onde recortes e fragmentos de uma memória coletiva estão ancorados ao lugar que os materializa, sejam utilizados para fins pedagógicos por meio de uma experiência rememorativa.

A experiência pedagógica no espaço do antigo aeroporto provoca a prática social que também auxilia na construção do efeito ressonante a que refere

Gonçalves (2005). O patrimônio acompanhado das memórias medeia e possibilita a ressonância, uma garantia do passado no futuro, que leva ao conhecimento e permite *voltar ao tempo*, desejo que expressou o Sr. Mota em sua narrativa.

*Voltar ao tempo...* Quando o Sr. Mota exclamou essa frase, foi com emoção profunda, e nos olhos dele vi lágrimas. O afeto pelo espaço esteve presente em cada narrativa, em todas as entrevistas. Eles estavam preparados para responder a perguntas técnicas, e aos poucos se deram conta da profundidade que suas memórias carregavam.

É intrigante perceber esse afrouxamento durante as entrevistas, pois todos chegavam preparadíssimos para falar sobre os trabalhos, as técnicas, e claro, algumas perguntas estiveram voltadas a isso. O fato é que o cotidiano voltado à época de trabalho no antigo aeroporto, não se resume a uma prática mecânica, a sensibilidade estava presente mediante o afeto com o outro, vinculada desde o espaço.

A entrega nas narrativas e a captura de fragmentos de um conjunto de memórias vincadas ao simbólico tornava possível *voltar ao tempo*. Uma lástima não ser uma volta ao tempo da forma desejada pelo Sr. Mota, entretanto, de alguma maneira, revisitar essas evidências simbólicas dispostas nas memórias do cotidiano associadas ao Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú permitirão *voltar ao tempo*.

Como refere o Sr. Schimdt, com relação ao encontro de nossa entrevista no espaço do antigo aeroporto para compartilhar suas memórias, demonstrando com emoção que, pode reviver, e salienta:

*Eu acho que é isso aí, eu acho que tem que lutar por isso, tem que realmente fazer isso aí, [...] eu só não vim aqui antes porque sei lá, eu achei até que eu ia passar mal fazendo tudo isso que eu estou fazendo! Porque realmente eu não sei se vocês sentem, mas eu estou... (EMOCIONADO). Com tudo isso que eu falei para vocês, que eu recordei que eu vivi de novo.... É muito emocionante... Eu passei pela minha vida toda de novo. É como se eu tivesse me despedindo. Eu não tenho nem palavras para dizer.*

Reviver! A observação da rememoração, efetivando-se *naquele* espaço, onde os contribuintes desta pesquisa estavam *revisitando* o antigo aeroporto e *revisitando* suas memórias tão especiais, sustentam minha admiração e respeito. Minha gratidão, ao Sr. Alvarenga *in memoriam*, Sr. Antenor, Sr. Mota e Sr. Schmidt, pela

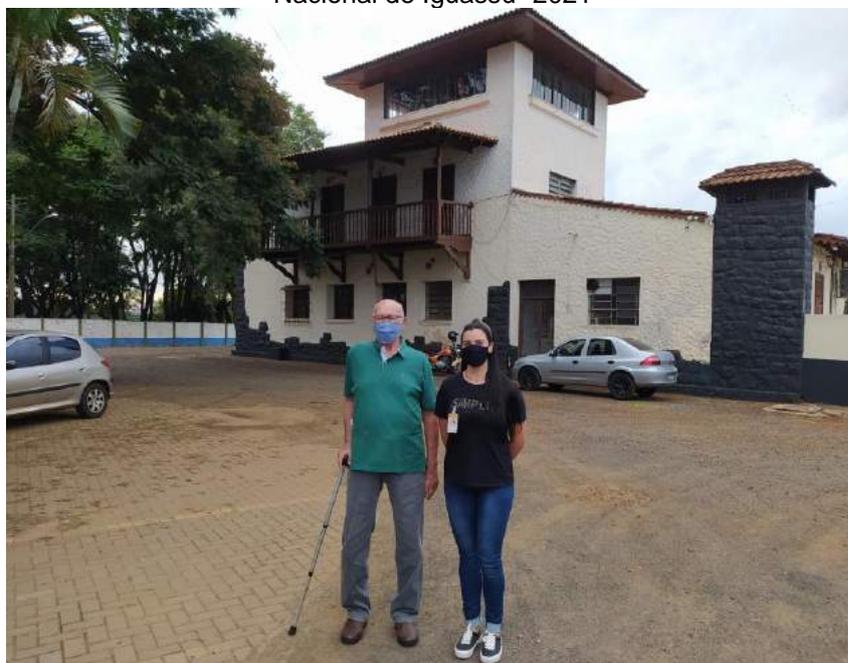
atenção e pelos seus deslocamentos, físicos, mnemônicos, e principalmente emocionais.

Figura 73 —Haroldo Carlos Alvarenga - Varanda Aeroporto do Parque Nacional do Iguassú



Fonte: Acervo Cultural Digital do GRESFI.

Figura 74 — Antenor Carneiro de Melo e Rosângela Becker – Frente ao Antigo Aeroporto de Parque Nacional de Iguassú- 2021



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 75—Arsonval Cordeiro Mota - Varanda Aeroporto do Parque Nacional de Iguazu-2021



Fonte: Elaborado pela autora.

Figura 76 — Valmir Eugenio Schmidt – Varanda Aeroporto do Parque Nacional de Iguazu-2022



Fonte: Elaborado pela autora.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As memórias vinculadas ao Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, que contemplam as narrativas dos sujeitos que vivenciaram o cotidiano no aeroporto em sua total funcionalidade, são determinantes para a aproximação da sociedade com o espaço.

As informações e os dados apresentados neste trabalho têm, como finalidade, apresentar o espaço do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú à sociedade como elo mediador, constituinte de memórias coletivas de caráter significativo à historicidade. Ou seja, como um patrimônio histórico da cidade de Foz do Iguaçu, que perpassa o âmbito municipal pertencente à construção de um projeto arquitetônico de proeminência estadual e nacional, sua importância se dá, ao que pode evidenciar, às memórias conectadas a ele, que ensinam e inspiram.

As experiências de vida compartilhadas nesta pesquisa possibilitam a aproximação do espaço pela compreensão. As memórias revelam informações que permitem compreender o espírito da época, a funcionalidade técnica do aeroporto e as ações dos sujeitos evidenciadas desde o aeroporto.

Voltar o olhar para quem compartilha dessas lembranças é olhar com empatia e respeito, pois, ao serem compartilhadas essas memórias, nos é permitido reviver, por meio do imaginário, fragmentos de suas experiências de vida. Essa permissão nos é dada, incitando, assim, que adentremos as memórias evocadas.

As conexões efetivadas pelos sujeitos desde o cotidiano do trabalho no aeroporto fazem parte da manutenção da vida coletiva, possuidoras de características simbólicas distintas, que foram vitais para as construções identitárias, “pois é em torno de ideias comuns [...] que se agrupam os homens” (MAUSS, 2003, p. 320).

Cada história, cada memória e cada lembrança entregue às narrativas vieram carregadas de particularidades e significados. Nos bastidores, dias antes da apresentação desta pesquisa estive em uma conversa particular com um dos participantes das entrevistas, que expressou de forma íntima a mim o desejo de após sua morte ser cremado e ter suas cinzas lançadas no campo do antigo aeroporto, e enfatizou: “*Romântico isso né...*” Fiquei sem palavras percebendo o quão significativo foi minha escuta aquelas pessoas, e ainda mais certa, da

importância daquele espaço, não só para eles que vivenciaram a época de funcionamento do aeroporto, mas para a sociedade em geral.

Por meio das palavras dos sujeitos, que nobremente se disponibilizaram a narrar suas memórias, deslocando-se até o antigo aeroporto, acessei elementos que permitiram voltar no tempo narrado; fragmentos de uma imersão rememorativa, que não são meus, mas que estavam sendo compartilhados comigo na intenção de que sigam sendo propagados.

Cada entrevista teve sua data e hora marcada no antigo aeroporto. Entrevistados de forma livre, com diálogo espontâneo, as informações sobre o tempo e o espaço se apresentavam calmamente. Em minhas observações, o espaço ganhava cada vez mais força; ele foi o ponto de partida para toda uma jornada, pois conectou e conecta, representou e representa.

O campo do patrimônio é um campo político, em que as intenções quanto ao que se torna patrimônio é estritamente ligado aos contextos sociopolíticos, como apresentado no primeiro capítulo desta pesquisa, que apresenta a história da criação do Parque Nacional do Iguaçu-1939, do qual nasce o Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú em 1941. Existem intenções que medeiam esses processos, que nem sempre são favoráveis à sociedade, o que leva, em muitos casos, a privilégios particularizados, como questões imobiliárias que permeiam no âmbito dos patrimônios culturais imóveis, em que o interesse financeiro se sobressai à preservação da memória e história social.

Em Foz do Iguaçu, embora, nos últimos anos, as políticas que beneficiam a preservação e conservação desses lugares tenham sido aprimoradas mediante legislação municipal e estadual, os casos em que a economia, como único fator, venceu, ignorando a representatividade desses imóveis como bens culturais do município, têm tomado proporções imprevisíveis, realçando um cenário de instabilidade que lesa estas políticas.

Há um exemplo recente em novembro de 2021, quando, na área central da cidade, onde se situava o primeiro hospital do município, Santa Casa Monsenhor Guilherme, restou apenas alguns metros de um pórtico de entrada do antigo hospital após ser demolido. As intenções nesses casos são claras, voltadas a investimentos empresariais e residenciais, em que a visibilidade única é a econômica, porém,

devido às intervenções de agentes sociais, se manteve o pórtico com a promessa de resguardar a memória e história do hospital.

Repensar essas ações, mesmo que pareça tarde, é fundamental. É necessário que se questione sobre as políticas e, principalmente, as ações das instituições a que cabem esse monitoramento dos bens culturais de natureza imaterial e material, pois, em se tratando de pessoas e dinheiro, mesmo que a política ampare, muitas vezes medidas não são tomadas.

O patrimônio cultural que ampara a memória e história social também pode ser visto como uma fonte econômica, além de sua característica primeira que é educacional. O município possui o maior exemplo dessa economia: o Parque Nacional do Iguaçu. Não há a necessidade de extinguir os lugares históricos do município para que se possa investir na economia, é preciso mudar o olhar, compreender que podem andar juntos, como em uma via de mão dupla, fomentando, assim, a educação em diversos níveis. Além disso, ao acolher a memória e história do município e região por meio desses lugares de memória, poderá haver também empregos com o consequente fortalecimento da economia.

Um exemplo com relação a essa convergência é o Shopping Estação, situado em nossa capital Curitiba, inaugurado em 1997, que abriga o Museu Ferroviário, o qual conta a história da antiga Estação Ferroviária 1885-1972, situada naquele espaço.

A questão não é eliminar, é transformar, pois muitos desses espaços em Foz do Iguaçu são testemunhos de uma época de constituição da cidade, legados históricos, assim como o Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, que possuem memórias pertencentes ao coletivo, memórias possuidoras de relíquias históricas para município e região que impactaram gerações.

Nessas narrativas, são os fragmentos que fundamentam o olhar etnográfico, são nas entrelinhas e nos desconcertos de frases retilíneas que sustento minhas análises na tentativa de apresentar, em palavras, as evidências simbólicas ligadas ao aeroporto e desde o aeroporto, que se encontram presentes na memória dos atores, e são externadas no anseio do acolhimento.

As memórias cotidianas narradas, evidenciadas nesta pesquisa etnográfica, contribuem para diferentes aspectos sociais, a começar pelo educacional. Compartilhar as informações de saberes de outra época, identificando partes de um

processo que foi importante e necessário para que fosse alcançado o que hoje há de mais facilitador na área da aviação é ensinar, é levar conhecimento. Outro aspecto tão importante quanto à educação é a possibilidade que se abre à sociedade para a contribuição complementar dos dados aqui informados.

Nesta pesquisa de riquíssimas informações, foram apenas três pessoas ouvidas, devido ao limite de tempo. Com base nisso, fica exposto o quão importante é manter essa porta aberta para que mais memórias possam ser agregadas e compartilhadas, permitindo assim o conhecimento.

Para que essas memórias coletivas sejam acolhidas e compartilhadas, o processo de tombamento nº 061530/2019 do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, amparado pela Lei Municipal, Nº 4.470, de 5 de agosto de 2016, é de fundamental importância. Possibilita, portanto, o reconhecimento do valor histórico do antigo aeroporto como Patrimônio Cultural Imóvel, respeitando e valorizando as memórias associadas a ele, como também respaldando a sua preservação e conservação.

## REFERÊNCIAS

- ALVARENGA, H. C. **Vale das borboletas**. Foz do Iguaçu, 1983. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=4o452yQ6Ruk&ab\\_channel=halvarenga](https://www.youtube.com/watch?v=4o452yQ6Ruk&ab_channel=halvarenga). Acesso em: 01 jun. 2022
- BOAS, F. **Antropologia cultural**. Zahar, 2005.
- BOURDIEU, P. *et al.* **O poder simbólico**. 1989.
- CAVALCANTI, M. L. V. de C.; GONÇALVES, J. R. S. Cultura, festas e patrimônios. Carlos Benedito Martins & Lluís Fernando Dias Duarte (coords). **Horizontes das Ciências Sociais no Brasil: Antropologia**. São Paulo: ANPOCS, 2010. p. 259-292.
- ECKERT, C.; ROCHA, A. L. C. da. **Antropologia da e na cidade**: interpretação sobre as formas da vida urbana. Porto Alegre: Marcavisual, 2013.
- ECKERT, C.; ROCHA, A. L. C. da. **Etnografia da duração**: antropologia das memórias coletivas em coleções etnográficas. Porto Alegre: Marcavisual, 2013.
- GEERTZ, C. Q. **Interpretação das Culturas**. Rio de Janeiro: LTC, 1989.
- GONÇALVES, J. R. S. **Antropologia dos objetos**: coleções, museus e patrimônio. Rio de Janeiro: Departamento de Museus e Centro Culturais, 2007.
- GONÇALVES, J. R. S. Os limites do patrimônio. **Antropologia e patrimônio cultural**: diálogos e desafios contemporâneos. Blumenau: Nova Letra, 2007. p. 239-248
- GONÇALVES, J. R. S. Ressonância, materialidade e subjetividade: as culturas como patrimônios. **Horizontes antropológicos**, v. 11, n. 23, p. 15-36, 2005.
- HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990.
- HAROLDO ALVARENGA. **[Site Pessoal]**. Disponível em: <https://haroldoalvarenga.wordpress.com/vale-das-borboletas/>. Acesso em: 01 jun. 2022.
- HOBBSAWM, E.; RANGER, T. **A invenção das tradições**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2008.
- IZQUIERDO, I. **Memória-3**. Artmed Editora, 2018.
- JEUDY, H. Liberdade da memória-uma entrevista com Henri-Pierre Jeudy política urbana e o ministério das cidades: algumas diretrizes de implementação. **Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP**, n. 15, p. 10-15, 2004.

LE GOFF, J. *et al.* **História e Memória**. Tradução de Bernardo Leitão. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1990.

MACHADO, H. I; FAGNANI, J. P. **Foz Do Iguaçu 100 Anos**. Curitiba: Natugraf, 2014.

MAUSS, M. **Sociologia e Antropologia**. São Paulo: Cosac e Nayfy, 2003.

MURGEL, A. Parques Nacionais. *In: Exposição de edifícios públicos*, 1944, Rio de Janeiro, Conferência. Brasil: Departamento Administrativo do Serviço Público, 1945.

NORA, P. *et al.* Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, v. 10, 1993.

OVERING, Joanna. Elogio do cotidiano: a confiança e a arte da vida social em uma comunidade amazônica. **Mana**, v. 5, p. 81-107, 1999.

POLLAK, M. Memória e identidade social. **Revista estudos históricos**, v. 5, n. 10, p. 200-215, 1992.

SHIMMELPFENG, O. **Retrospectos Iguaçuenses**: narrativas histórias de Foz do Iguaçu. Foz do Iguaçu: Tezza, 1990.

SILVA, M. A. da. **Breve história de Foz do Iguaçu**. Foz do Iguaçu: Epígrafe, 2014.

TUAN, Y. **Topofilia**: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. Tradução de Livia de Oliveira. Londrina: EDUEL, 2012.

WACHOWICZ, R. C. **Obrageros, mensus e colonos**: história do oeste paranaense. Gráfica Vicentina, 1987.

## ANEXO – AUTORIZAÇÕES DAS ENTREVISTAS

Universidade Federal da Integração Latino-Americana  
Instituto Latino-Americano de Arte, Cultura e História



### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Meu nome é Rosângela dos Santos Becker, sou acadêmica do curso de Antropologia Diversidade Cultural da Universidade Federal da Integração Latino-Americana – UNILA localizada em Foz do Iguaçu, Paraná, Brasil.

Desenvolvo projeto de pesquisa intitulado provisoriamente **A dimensão simbólica e as memórias que transcendem de forma atemporal o patrimônio: Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, e atual Grêmio Esportivo e Social de Foz do Iguaçu (GRESFI)**

Sua participação é voluntária e o (a) Sr (a) pode interromper a entrevista mesmo depois de ter concordado em participar. O (a) Sr (a) tem a liberdade para não responder a qualquer pergunta questionada. Em caso de recusa ou interrupção da entrevista, o (a) Sr (a) não será exposto a qualquer tipo de penalidade.

Quaisquer dúvidas *sobre a pesquisa* poderão ser esclarecidas pessoalmente pela pesquisadora responsável ou via correio: r.o.becker.rb@gmail.com.

Todas as informações coletadas nesta entrevista são restritas ao uso da pesquisa.

Os nomes dos participantes serão divulgados com o consentimento dos mesmos.

No caso das imagens:

Permito a divulgação da minha imagem nos resultados publicados da pesquisa.

Não permito a publicação da minha imagem nos resultados publicados da pesquisa.

#### Consentimento livre e esclarecido

Eu, ABSONUM CORACIÃO MOTA,  
concordo em participar do estudo titulado. Destaco que minha participação nesta pesquisa é de caráter voluntário. Fui devidamente informado (a) e esclarecido (a) pelo pesquisador (a) responsável sobre a pesquisa, os procedimentos e métodos nela envolvidos. Foi-me garantido que posso retirar meu consentimento a qualquer momento, sem que isto leve a qualquer penalidade. Declaro, portanto, que concordo com a minha participação no projeto de pesquisa acima descrito.

03/09/2021

Assinatura por extenso do (a) participante

Assinatura por extenso do pesquisador (a) responsável

Universidade Federal da Integração Latino-Americana  
Instituto Latino-Americano de Arte, Cultura e História



#### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Meu nome é Rosângela dos Santos Becker, sou acadêmica do curso de Antropologia Diversidade Cultural da Universidade Federal da Integração Latino-Americana – UNILA localizada em Foz do Iguaçu, Paraná, Brasil

Desenvolvo projeto de pesquisa intitulado provisoriamente **A dimensão simbólica e as memórias que transcendem de forma atemporal o patrimônio: Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, e atual Grêmio Esportivo e Social de Foz do Iguaçu (GRESFI)**

Sua participação é voluntária e o (a) Sr (a) pode interromper a entrevista mesmo depois de ter concordado em participar. O (a) Sr (a) tem a liberdade para não responder a qualquer pergunta questionada. Em caso de recusa ou interrupção da entrevista, o (a) Sr (a) não será exposto a qualquer tipo de penalidade

Quaisquer dúvidas *sobre a pesquisa* poderão ser esclarecidas pessoalmente pela pesquisadora responsável ou via correio: r.o.becker.rb@gmail.com

Todas as informações coletadas nesta entrevista são restritas ao uso da pesquisa.

Os nomes dos participantes serão divulgados com o consentimento dos mesmos.

No caso das imagens:

Permito a divulgação da minha imagem nos resultados publicados da pesquisa;

Não permito a publicação da minha imagem nos resultados publicados da

pesquisa

#### Consentimento livre e esclarecido

Eu, \_\_\_\_\_  
concordo em participar do estudo titulado. Destaco que minha participação nesta pesquisa é de caráter voluntário. Fui devidamente informado (a) e esclarecido (a) pelo pesquisador (a) responsável sobre a pesquisa, os procedimentos e métodos nela envolvidos. Foi-me garantido que posso retirar meu consentimento a qualquer momento, sem que isto leve a qualquer penalidade. Declaro, portanto, que concordo com a minha participação no projeto de pesquisa acima descrito.

26/02/2022

Assinatura por extenso do (a) participante

Assinatura por extenso do pesquisador (a) responsável

Universidade Federal da Integração Latino-Americana  
Instituto Latino-Americano de Arte, Cultura e História



#### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Meu nome é Rosângela dos Santos Becker, sou acadêmica do curso de Antropologia Diversidade Cultural da Universidade Federal da Integração Latino-Americana – UNILA localizada em Foz do Iguaçu, Paraná, Brasil

Desenvolvo projeto de pesquisa intitulado provisoriamente: **A dimensão simbólica e as memórias que transcendem de forma atemporal o patrimônio: Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú, e atual Grêmio Esportivo e Social de Foz do Iguaçu (GRESFI)**

Sua participação é voluntária e o (a) Sr (a) pode interromper a entrevista mesmo depois de ter concordado em participar. O (a) Sr (a) tem a liberdade para não responder a qualquer pergunta questionada. Em caso de recusa ou interrupção da entrevista, o (a) Sr (a) não será exposto a qualquer tipo de penalidade

Quaisquer dúvidas *sobre a pesquisa* poderão ser esclarecidas pessoalmente pela pesquisadora responsável ou via correio: r.o.becker.rb@gmail.com

Todas as informações coletadas nesta entrevista são restritas ao uso da pesquisa.

Os nomes dos participantes serão divulgados com o consentimento dos mesmos.

No caso das imagens

Permito a divulgação da minha imagem nos resultados publicados da pesquisa.

Não permito a publicação da minha imagem nos resultados publicados da pesquisa.

#### Consentimento livre e esclarecido

Eu,.....  
concordo em participar do estudo titulado. Destaco que minha participação nesta pesquisa é de caráter voluntário. Fui devidamente informado (a) e esclarecido (a) pelo pesquisador (a) responsável sobre a pesquisa, os procedimentos e métodos nela envolvidos. Foi-me garantido que posso retirar meu consentimento a qualquer momento, sem que isto leve a qualquer penalidade. Declaro, portanto, que concordo com a minha participação no projeto de pesquisa acima descrito.

15/04/2021

Assinatura por extenso do (a) participante

Assinatura por extenso do pesquisador (a) responsável