



CENTRO DE ESTUDOS SUPERIORES DE ITAITUBA - LTDA
FACULDADE DE ITAITUBA - FAI
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA

CLEISON MADIAN DO NASCIMENTO DA SILVA

**MEMÓRIA E HISTÓRIA ATRAVÉS DO ANTIGO AEROPORTO DE
ITAITUBA: PONTO DE PARTIDA PARA UMA NOVA ECONOMIA**

Itaituba
2017

CLEISON MADIAN DO NASCIMENTO DA SILVA



MEMÓRIA E HISTÓRIA ATRAVÉS DO ANTIGO AEROPORTO DE ITAITUBA: PONTO DE PARTIDA PARA UMA NOVA ECONOMIA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Itaituba para
obtenção do título de Licenciado em História.

Orientadora; Prof. Esp. Raquel Peres Rocha

Itaituba
2017

Biblioteca do CESUPI	
Registro	
Nº	18626
EM,	26/02/19
ITAITUBA-PARÁ	

Silva, Cleison. Madian do Nascimento da.

Memória e História através do antigo aeroporto de Itaituba: ponto de partida para uma nova economia/Cleison Madian do nascimento da Silva. Itaituba: FAI, 2017.

55 fls.

Orientadora: Raquel Peres Rocha

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Faculdade de Itaituba, 2017.

1. História. 2. Educação. I. Rocha, Raquel, Peres. II. Faculdade de Itaituba. Itaituba, BR – PA, 2017.

CLEISON MADIAN DO NASCIMENTO DA SILVA

MEMÓRIA E HISTÓRIA ATRAVÉS DO ANTIGO AEROPORTO DE ITAITUBA: PONTO DE PARTIDA PARA UMA NOVA ECONOMIA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentada à Faculdade de Itaituba
para obtenção do título de Licenciado no Curso de História.

Orientadora. prof. Esp. Raquel Peres Rocha.

BANCA EXAMINADORA

Presidente: _____ Nota: _____

Prof. Djalмира de Sá Almeida, Dra.

Avaliadora: _____ Nota: _____

Prof. Ana Maria Bandeira Melo, Esp.

Orientadora: _____ Nota: _____

Prof. Raquel Peres Rocha, Esp.

Resultado: _____ Média: _____

17 de Março 2017

Dedico esta vitória a minha mãe meu pai que min deu total apoio nos meus estudo a deus minha esposa sem ela não conseguira muito obrigado a todos.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer primeiramente a Deus por tudo o que me proporcionou por ter conhecido ótimas pessoas, onde aprendi muito com eles e também amadureci junto com eles.

Aos meus pais Nivaldo Rodrigues da Silva e Maria do Socorro do Nascimento da Silva porque através dele pôde chegar onde cheguei com muita garra determinação tudo devo isso de agradecer e nunca esquecer deles.

Aos meus colegas tanto do ensino fundamental quanto do ensino médio não deixa também de agradecer a cada um desses, onde eles foram muito especiais para min, foi lá onde tudo começou durante essa quase duas décadas de estudos.

Aos meus colegas de faculdade, que ao longo dos quatro anos de curso sempre me apoiaram nessa caminhada.

Aos meus professores desde primário que me lembro como se fosse hoje meu primeiro dia de aula onde ela me recebeu muito bem.

A minha orientadora Raquel Peres Rocha que não posso esquecer dela que sempre esteve ao meu lado em todos momento quando mas precisava.

A faculdade de Itaituba porque foi a instituição que abriu as porta durante esses quatros anos de cursos, onde pude ter uma oportunidade de adquirir novos conhecimentos.

*Eu vejo o futuro repetir o passado, eu vejo um museu de
grandes novidades, o tempo não para, não, não, não para.*

Cazuza.

RESUMO

Este estudo tem com o tema: "Memória e História através do antigo Aeroporto de Itaituba: ponto de partida para uma nova economia". Com a finalidade de aprofundar e conhecer mais sobre a história e funcionamento do antigo aeroporto de Itaituba, e como o mesmo chegou a ser considerado o mais movimentado do mundo, segundo o Guines Book (o livro dos recordes mundial), chegando a ter mais de cem pousos diários devido ao fluxo de movimentos no auge do Ouro na cidade de Itaituba. Com o objetivo de levar ao público a trajetória do Aeroporto Velho, através da memória com o uso da oralidade dos mais antigos que residiram nesta cidade naquela época, busca-se resgatar a importância para contribuir com diversas atividades de transporte e de manutenção dos visitantes e de garimpeiros e moradores locais. Registrar a história do surgimento do aeroporto velho de Itaituba/PA; Aprofundar conhecimento sobre a importância econômica local. Resgatar a memória dos antigos garimpeiros e pilotos que fizeram uso do referido aeroporto. O presente projeto de pesquisa se justifica devido à necessidade de se registrar a história do antigo aeroporto da cidade de Itaituba, no qual o mesmo. Foi um ponto de partida para muitas mudanças econômica e social que ocorreu na referida cidade. A pesquisa presente demonstrar a importância que o mesmo teve, e suas contribuições econômica para o desenvolvimento da sociedade Itaitubense no qual por momentos em que pista do aeroporto velho foi aberta, novas perspectivas e mudanças começaram a ocorrer dentro da cidade, o mesmo serviu de entrada e saída para muito garimpeiros como também com suas riquezas extraídas do seio da floresta Amazônica, para restante do Brasil.

Palavras – Chaves: memória, econômica, importância

ABSTRACT

The TCC has the theme: "Memory and History through the Old Itaituba Airport: starting point for a new economy. In order to deepen and learn more about the history and operation of the old airport of Itaituba, and how it came to be considered the busiest in the world, according to the Guinness Book (the book of world records), coming to take over hundred daily landings due to the flow of movements at the height of the gold in the city of Itaituba. With the goal of bringing to the public the history of the old airport, through memory with the use of the most ancient orality who resided in this city at that time, we seek to rescue the importance to contribute to various transport activity and maintenance of visitors and miners and local residents. Record the history of the emergence of the old airport Itaituba / PA. Deepening knowledge about the economic importance of location. Rescue the memory of former miners and pilots who made use of that airport. This study is justified by the need to record the history of the old airport of the city of Itaituba, in which it was a starting point for many economic and social changes that occurred in that city. This research aims to demonstrate the importance that it had, and their economic contributions to the development of society in which Itaitubense for times when the old airport runway was opened, new perspectives and changes began to occur within the city. The same served as the entrance and exit to very prospectors as well as its wealth extracted from the heart of the Amazon forest for the rest of Brazil. The work is to approach the literature with authors such as Jacques le Goff in his history book and memory, which is the justification of the issue of the use of orality, to rescue and write the story of the old airport Itaituba, and other authors addressing the said theme, but it will also be applied semi-structured questioning by field survey for residents who already live in the city for over 50 years, who experienced all this period, which will be recorded in that survey. The first chapter will talk about career Open Santos Dumont was born and where he lived, where he studied to develop their experiences, as would have started the history of aviation in Brazil.

Palavras - chaves: memory, economic, importance.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES OU FIGURAS

Figura 1: Santos Drumond, no 14 Bis 1906.....	19
Figura 2: avião na da primeira guerra .Mk I.....	23
Figura 3: Avião da segunda guerra MF-7	24
Figura 4; localização da cidade de Itaituba	33
Figura 5; Avião sobre o outro	40
Figura 6: Regina Lucirene	43
Figura 7: Almir Pereira Rodrigues	44
Figura 8: Fagner Domingos Fonseca.....	45
Figura 9: Dario Correia Sobrinho.....	46
Figura 10: Francisco Ivanaldo Leite.....	47
Figura 11: Nivaldo Rodrigues da Silva.....	48

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	12
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	14
2.1 A HISTÓRIA DA AVIAÇÃO NO MUNDO.....	14
2.1.1 Santos Dumont: o pai da aviação brasileira.....	14
2.1.2 A invenção do avião: 14 bis sua Historicidade.....	17
2.1.3.A origem do setor dos transportes aéreos no Brasil.....	18
2.1. 4 A importância da aviação nas grandes guerras Mundiais.....	21
2.2 A HISTÓRIA DA AVIAÇÃO NO PARÁ.....	25
2.2.1 As primeiras incursões no Pará.....	25
2.2.2 O uso dos aviões como meio de transporte.....	27
2.2.3 A chegada de piloto na Amazonia.....	29
2.3 MEMÓRIA E HISTÓRIA ATRAVÉS DO ANTIGO AEROPORTO DE ITAITUBA:PONTO DE PARTIDA PARA UMA NOVA ECONOMIA.....	30
2.3.1 A localização Geográfica de Itaituba.....	30
2.3.2 A origem Histórica de Itaituba.....	34
2.3.3. A História da aviação em Itaituba.....	37
3 METODOLOGIA DA PESQUISA.....	40
3.1 tipo pesquisa – ambiente da pesquisa.....	40
3.2 perfil dos entrevistado.....	41
4 RESULTADO DA PESQUISA.....	48
5 CONCLUSÃO.....	50
REFERÊNCIAS.....	52
APENDICE.....	53

1 INTRODUÇÃO

Este TCC cujo tema é: “Memória e História através do Antigo Aeroporto de Itaituba: ponto de partida para uma nova economia” tem a finalidade de aprofundar e conhecer mais sobre a história e funcionamento do antigo aeroporto de Itaituba, e como o mesmo chegou a ser considerado o mais movimentado do mundo, segundo o Guines Book (o livro dos recordes mundial), chegando a ter mais de cem pousos diários devido ao fluxo de movimentos no auge do Ouro na cidade de Itaituba.

Com o objetivo de levar ao público a trajetória do aeroporto velho, através da memória com o uso da oralidade dos mais antigos que residiram nesta cidade naquela época, busca-se resgatar a importância para contribuir com diversas atividades de transporte e de manutenção dos visitantes e de garimpeiros e moradores locais. Registrar a história do surgimento do aeroporto velho de Itaituba/PA, aprofundar conhecimento sobre a importância econômica local. Resgatar a memória dos antigos garimpeiros e pilotos que fizeram uso do referido aeroporto.

O presente estudo justifica-se devido necessidade de se registrar a história do antigo aeroporto da cidade de Itaituba, no qual o mesmo foi um ponto de partida para muitas mudanças econômicas e sociais que ocorreu na referida cidade. A presente pesquisa pretende demonstrar a importância que o mesmo teve, e suas contribuições econômica para o desenvolvimento da sociedade Itaitubense no qual por momentos em que a pista do aeroporto velho foi aberta, novas perspectivas e mudanças começaram a ocorrer dentro da cidade. O mesmo serviu de entrada e saída para muito garimpeiros como também com suas riquezas extraídas do seio da floresta Amazônica, para restante do Brasil.

O trabalho tem como metodologia a pesquisa bibliográfica com autores como Jaques le Goff em seu livro histórico e memória, que trata justificativa da questão do uso da oralidade, para resgatar e escrever essa História do antigo Aeroporto de Itaituba, e outros autores que abordem a referida temática, como também foi aplicado questionamento semi-estruturado através da pesquisa de campo para moradores que já vivem na cidade há mais de 50 anos, que vivenciaram todo esse período, que será registrado na referida pesquisa.

O primeiro capítulo trata da introdução do estudo; o segundo mostra com a carreira de Alberto Santos Dumont onde ele nasceu e morou, e estudou para

desenvolver suas experiências, e como teria se iniciado a história da aviação no Brasil. O terceiro capítulo apresenta a metodologia utilizada na pesquisa sobre a história da avião no Pará de como era usado no transporte de garimpeiros e mercadorias para os garimpos da região. O quarto capítulo abordará sobre o antigo Aeroporto de Itaituba e o quinto concluir o que foi detectado no antigo aeroporto e a importância do Antigo aeroporto na economia da garimpagem na formação Econômica Histórica do Município de Itaituba.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 A HISTÓRIA DA AVIAÇÃO NO MUNDO

2.1.1 Santos Dumont: o pai da aviação brasileira

No dia 20 de julho de 1873 na cidade de Cabangu, no estado de minas gerais, nascia o então famoso e conhecido porto todos do Brasil, como Alberto Santos Dumont, que posteriormente ganharia o título de pai da aviação Santos Dumont era filho de Henrique Dumont, que era Frances e engenheiro e sua mãe se chamava Francisca Santos Dumont, filha de família portuguesa. A família de santos Dumont foi para a cidade de Valença localizada no Rio de janeiro lá sua família começou a se dica a plantação do café em uma fazenda que seu pai tinha negociado fazenda que tinha o nome de Andreúva que ficava localizado mais ou menos uns 20 km da cidade de Ribeirão Preto que fica localizada próximo acidade de São Paulo.

O seu pai logo viu a paixão que seu filho tinha pelas máquina que havia na fazenda e procurou direcionar seus estudo para as áreas de mecânica, física e a química e eletrônica .No ano de 1891 Santos Dumont já tinha completado os seu 18 anos foi para França estuda e atrás do seu sonho de voar ao chegar em Paris ficou admirado com o que viu os motores de combustão aonde os mesmo começavam a parecer os primeiros automóveis e logo comprou um pra si, e onde logo ele já estava disputando as primeiras corrida de automóvel na cidade de paris.A morte do seu pai foi um a balo ao jovem Santos Dumont que sofreu muito com sua morte mas ele não parou continuou os estudo na cidade Luiz no ano de 1897 fez seu primeiro voo com um balão que o mesmo tinha alugado.um ano depois já estava subindo pelos céu do Brasil construído por ele próprio mas como foi teste ele estava procurando com os problema para a direção e propulsão do balão e foi logo projetar o seu primeiro que tinha um formato de charuto que levaria hidrogênio e o motor a gasolina.

No dia 20 de 1898 foi realizado o seu primeiro voo com seu balão com propulsão própria logo em seguida voo com dirigível nomeado como o número dois número três sucesso foi inevitável e chamou bastante atenção do milionário Henry Destsch de La Muerte que no ano de 1900 lhe ofereceu um prêmio de cem mil francos há quem sai se de Saint Cloud visse o com torno pela torre Eiffel e retornasse ao ponto de partida em trinta minutos. Alberto santos Dumont fez essa proeza com os número 4 e 5 em 1901 dia 19 de outubro Cruzou a linha de chegada. (Quem será o pioneiro em fazer o primeiro voo? Os irmãos norte-americanos Wilbur e Orville Wright em 1903

com o aparelho a que deram o nome de Flyer o Santos Dumont com o 14-Bis três anos depois em Paris? Ficara então sobre a cronologia destes dois grandes acontecimentos fundadores da Aviação, onde foi tão importante para a sociedade um como o outro deixando aos defensores das pertenças as suas lutas sempre entusiasmadas.

Houve também no dia 17 de dezembro de 1903 no campo aberto da pequena cidade de Kitty Hawk na Carolina do norte, um pequeno biplano construído de madeira e coberto com pano em algodão e com alguns equipado já também com um pequeno motor de 12 cavalos foi catapultado numa calha de caminho-de-ferro onde foi arremessado para o ar este pequeno deslocamento de voo foi controlado, a poucos metros do chão, em seguida aterrissando depois de 12 segundos 36 metros mais à frente.

No comandos encontrava-se Orville Wright que tal como o seu irmão, ambos eram construtores de bicicletas, tinham uma grande perspectiva que o homem poderia um dia, no futuro, voar tranquilamente. Nesse mesmo dia ficaram parado foram feitos ainda mais três voos, no segundo com Wilbur aos comandos voaram-se 50 metros e no último Wilbur deslucou-se 250 metros durante mais ou menos um minuto. Com isto a experiência que acumularam anteriormente na construção de planadores foram só aperfeiçoando nos anos seguintes os seus modelos propulsionados com motor utilizando sempre o sistema de catapulta para descolaras os avião do solo.)

A sua vida amorosa teve alguns romances Alberto Santos Dumont embora ele nunca se casou mas teve as trajetória amorosa onde ela marcaram a sua vida. Em uma dela foi madame Forest que o acompanhou na sua primeira elevação onde houve o transporte de passageiros estima visto uma mulher com Santos Dumont no ano de 1898.

Ele recebeu das mãos da princesa Isabel no dia 1º de agosto de 1901 uma pequena lembrança uma medalha de São Bento para que ele tivesse sorte e também mostra o afeto e carinho pela a suas atividades em que onde o mesmo estava entrando para História.

No dia 26 de novembro de 1901, foi feita uma homenagem com direto a banquete pela sociedade das mulher jornalista Essex Hall da Inglaterra. No dia 24 de janeiro de 1902 a Imperatriz Eugênia, que era viúva de Napoleão III, fez uma pequena visita até seu hangar em Nice.

Então a História da mulher na aviação precisamente começa aí com Santos Dumont no ano de 1903, com uma linda jovem que era cubana Aínda Costa, com 19 anos protuberante de uma família de Nova York onde já havia terminado os seus estudos onde ela estava a passeio com os amigos em Paris onde ela fez questão de assistir a demonstração que Santos Dumont estava fazendo.

Em que voava com seu nº 9 balde-se onde ela se apresentou para ele falou que gostaria de fazer um voo mas não com uma simples tripulante e sim no comando. A sua garra e muita determinação onde ela deixou Santos Dumont muito impressionado e acabou convencendo.

Entre algumas ligações uma delas uns de seus jantares ele a considerou apta, alguns dias depois ela fez um sobre voo por Paris com Santos Dumont. Ela então foi a primeira mulher a pilotar uma máquina que voava no mundo já em solo e fora já da cesta ouviu muito entusiasmo de Santos Dumont a voar ela não se sentiu satisfeita e exigiu queria fazer o retorno para Neuilly Saint-James onde foi dada a partida e novamente retornou onde com sucesso tanto na ida como em sua volta onde levou uma hora e meia.

No em junho de 1903, a cubana Aínda pilota sozinha o balão de nº9 ela foi a única pessoa a conduzir um veículo aéreo que foi construído por Santos Dumont onde seria seu grande amor está paixão que lhe concedeu o privilégio de pilotar uns de seus inventos.

Ainda tem a misteriosa mulher, que era muito elegante e andava bem vestida e só com vestido branco que sempre fazia visitas ao pai da aviação, quando o Santos Dumont chegava em Cabangu rolava um espécie de encontro muito secreto a História de uma festinha íntimas que Dumont fazia questão de organizar onde ele chamava os amigos e algumas garotas.

No Rio de Janeiro no ano de 1916 ao chegar no Chile já havia uma grande multidão o esperava quando ele fez uma pergunta no hotel para o diplomata Luiz Gurgel de como do Amaral de como que estava a mulher daquele lugar o diplomata ficou assustada com essa iniciativa desta intimidade de Dumont.

2.1.2 A invenção do avião: 14 bis sua Historicidade

No ano de 1902 precisamente no mês de abril Alberto Santos Dumont fazer uma viagem para os Estados Unidos ao chegar fez uma visita ao laboratório de Thomas Edison e chegando à instalação foi recebido pelo presidente do laboratório Theodore Roosevelt. Isso ocorreu no ano de 1906 no dia 23 de outubro no campo de bagatelle aonde o 14 bis veio a fazer um voo por uma distância de 60 e três metros e chegou a altura até a conquista uma taça chamada Archdeacon. Na presença de várias testemunhas que estava presenciando sua façanha e logo os repórteres estavam querendo entrevista Dumont a premiação foi distribuída com era de prática o dinheiro que ele ganhou foi um pouco para seu operário e os pobres de Paris com já era de costume dos inventores de avião.

Em novembro em uma quarta tentativa ele fez uma nova proeza foi quando ele conseguiu voar 220 metros e o primeiro recorde estabelecido de grande distância e ganhou o prêmio novamente Aeroclube. Santos Dumont não ficou satisfeito com os números ele veio a elaborar o 15, 18 as séries 19 a 20, com menores proporção e tamanho todos chamados de Demoiselles.

E com isto Alberto Santos Dumont recebeu várias homenagens na América e na Europa em especial a do seu país Brasil aonde ele foi recebido como um grande ídolo, Dumont não se preocupava em patentear suas invenções aí foi quando irmão Voisin Leon e Delagrange Blériot falaram. Ocorreu em 1909 dois grandes inventos de Semaine de Champagne em, reumas ela foi o primeiro encontro dos aeronáuticos do mundo era um grande desafio era a travessia do canal da Mancha foi neste encontro que Santos Dumont obteve seu primeiro breve de aviador que foi oferecido pelo aeroclube da França isto foi em Julho de 1909 Blériot concluiu a travessia do canal da Mancha e foi parabenizado pelo Brasileiro que lhe enviou uma carta.

Santos Dumont construiu também entre outras coisas Balão a gás de pequeno porte onde revolucionou a construção de aerostatos onde teve o seu nome batizado de Brasil, para homenagem à terra Natal de Dumont outra obra feita por ele o Dirigível, ele pôs um motor movido com petróleo num balão a gás, Dumont inventou o primeiro dirigível. O modelo nº 9 foi o primeiro a dar a volta da torre Eiffel. O relógio de pulso: Dumont teve uma ideia pediu ao seu amigo Cartier que transformasse o relógio de

bolso em relógio de pulso, colocando alças no lugar da corrente, de modo que ele pudesse controlar facilmente o tempo que passava no ar.

Hangar (garagem de avião) com portas de correr: em 1900, para fechar o galpão onde montava suas invenções, Dumont colocou portas que corriam sobre rolamentos. O primeiro hangar do mundo tinha 11 metros de altura, 7 metros de largura e 30 metros de extensão e hoje em todos os aeroportos tem hangares para guardar as aeronaves.



Figura 1: Santos Dumont, no 14 bis em 1906.
Fonte: www.wordpress.com.br

2.1.3.A origem do setor dos transportes aéreos no Brasil

No Brasil a economia teve várias transformação nas últimas décadas de 1920 até nos anos de 1950 na mesma década teve um modelo voltado para o crescimento fora esperado por conta da agroexportação que foi levada a um patamar altíssimo devido as políticas permanentes devido ao valor muito alto que o café ter alcançado o grande setor primário exportador apoiado no trabalho assalariado desvalorizou as indústria e os setores de serviços que o mesmo teve um valor muito alto no setores primário durante ao século XX foram também que ficou marcado pelo ingresso do

capital do investimento naquele setor onde o serviço nas ferrovias para os bancos de transporte aéreos etc.

Em 1930 durante a crise internacional resultou em fazer abrir uma falência no modelo primário exportador naquele momento mas a política de proteção do mercado consumidor interno e sua manutenção de renda na área do café isso fez um bom resultado na transição de modelo de crescimento que se voltava para dentro liderado pela indústria naquele ano de 1937 a indústria acelerou depois da participação com as decisões das empresas estatais.

As disputas entre os agraristas e industrialização se consolidou na década de 1950. Com a criação de várias empresas nos setores de insumo básico das associações de empresa com bens de consumo que resultou no fortalecimento da tripé que se formou por empresas estrangeiras e privadas nos bens de consumo duráveis empresas estatais de consumo nos grandes crescimentos e a diversificação forte economia brasileira entre o ano de 1920 e o já no início de 1960 com esse resultado teve uma vasta expansão da partida pelo transporte aéreo nas décadas de 1920 e 1930 o setor estava sendo dominado pelas empresas estrangeiras europeias.

Já a década de 1940 e 1950 teve o crescimento das empresas nacionais que passaram a dividir o mercado com as empresas estrangeiras norte-americanas teve uma mudança patrimonial aí o mercado de transporte aéreo ficou marcado pelo menos por uma alta concentração ao longo de todo o período de 1974.

O transporte aéreo no Brasil teve início na metade da década de 1920 dominado por duas subsidiárias de empresas estrangeiras são elas a Compagnie Générale e Aeropostale e a Condor Syndikat.

Segundo Sonino (1995) a Compagnie Générale Aéropostale era uma multinacional francesa, que teve sua fundação no ano de 1919 e tinha uma proposta de um estabelecimento para fazer uma linha de conexão para o serviço votada para a aeropostal onde foi aproveitado a vasta experiência dos pilotos que já eram veteranos da primeira guerra mundial.

As rotas aéreas da Compagnie Générale Aeropostale estabeleceu uma rota onde era de França até a África e foi posteriormente para a América do Sul onde ela serviu muito bem as cidades de Rio de Janeiro e Recife no ano de 1933 a empresa Aeropostale fundiu-se com uma outra companhia a Air France e no ano de 1933 ele afirmou que a companhia passaria a fazer linha para o Brasil em 1927 mas sua atividade no país se encerraria no ano de 1931 apesar de ter passado uma pouca

existência ele montou uma estrutura para a aeronáutica ela foi muito importante para o futuras entalação do setor.

A Coador sydikat ela era uma subsidiaria de uma empresa alemã Luthnsa no dia 20 de outubro de 1927 essa empresa sofre alteração par serviço Aéreo a Condor Ltda. Devido a segunda guerra mundial e logo em seguida toda elas foram nacionalizada não só mas outras alemã que estava atualmente no Brasil.

Uma das grande a viações que posaram no Brasil foi Rio Grandeasse (VARIG) ela teve sua fundação em 1927 por alemão hoje e naturalizado brasileiro com ajuda do Condor Sydiktna no ano de 1930, esta empresa ampliou suas operação ao sul do Brasil mais precisamente no Rio Grande do Sul.

A panair do Brasil iria substituir algum tempo depois American Airways. Aonde sua origem era Norte Americana é que atualizou sua operação nas linha internacional isso no ano de 1929 e logo início sua ligação por Buenos Aires e também Nova York em 1930.

Em são Paulo foi aviação aérea de são Paulo (VASP), foi criada por grupo pelo um grupo de empresário daqui do Brasil, começou sua atividade de voo no ano de 1923 operando nas linha que ligava entre São Paulo São Carlos, Ribeirão Preto, Rio Preto, Uberaba. A empresa entrou em dificuldade financeiras só que a mesma foi absorvida no ano de 1975.

No estado de São Paulo em 1930 e 1934, a empresa de aviação ampliou sua as suas operações pelo interior de São Paulo quando foi no ano de 1993 fundou a Aero Lloyd Iguaçu onde ele operava na linha entre Curitiba, Joinville e Florianópolis ela exerceu as atividade até quando foi vendida a Vasp 1993.

A compra desta operadora do setor em 1927 e 1937 esta empresa já tinha só em 1927 13 aviões, tendo transportando 643 passageiros, 257kg de só correspondência e 200 kg de carga em 1937 já estava operando no Brasil estava com nove empresas com uma frota de 66 aviões que faziam em todo o Brasil em 34 linhas de transporte 61.874, passageiros 149.138 kg de mala postal e 235.024kg de carga.

O mercado de transporte naquela década de 1930 ficou marcada por fortes entraves geradas pelos acessos à tecnologia privilegio e as inovação que caracterizam as evolução na indústria de transporte aéreo naquele ano de 1930 só tinha aceso às subsidiárias de empresa estrangeiras. Além de algumas restrições tecnológica, pra fragilidade gerencial financeiras do capital nacional limitava sua

atuação das empresas brasileiras no que resultou no predomínio das empresas estrangeiras nos anos de 1920 e 1930.

2.1. 4 A importância da aviação nas grandes guerras Mundiais

Na pela primeira vez que os campos de batalha ocupavam os céus já com seus combatentes onde era composto de lona e madeira formava-se um novo guerreiro, os aviões os guerreiros que estavam sendo treinados para esses equipamentos ainda não dominavam esta inovação com isto muitos já morriam já nos treinos para aprender a pilotar as aeronaves assim pode afirmar que foi uma grande ensaio para a segunda guerra mundial, nesta época surgiram já algumas empresas como Fokker, e a Breguet. Além disso já se destacava o grande piloto desta aeronave como Manfred von Richthofen mas conhecido como o (barrão vermelho) Com o início da primeira guerra mundial já eram utilizados os paraquedas para proteger os tripulantes das aeronaves dos aviões militares no caso de serem alvejados pelos inimigos, isso foi anos mais tarde já em plena segunda guerra mundial o paraquedas teve a sua grande evolução ao ser bastante utilizado como um meio essencial de desembarcar as tropas e também alimentos e medicamentos pela retaguarda dos inimigos e com isso o paraquedismo estava ligado com as ações militares e era uma das estratégias fundamentais de um combate de ofensiva de uma tropa de combate.

Foi na Primeira Guerra Mundial a grande primeira batalha do século XX, em época que se consolidou, por esta época os tripulantes de ambos os lados começaram a se hostilizar, mas como os aviões ainda não carregavam armamento os pilotos e observadores passaram a conduzir com eles alguns objetos como de granadas de mãos, dinamites e até tijolos para atingir os aviões inimigos. O primeiro combate aéreo que se tem registro com vítimas fatais, ocorreu no dia 26 de agosto de 1914, quando o piloto russo Pyotr Nesterov, um dos primeiros pilotos acrobáticos do mundo ao cruzar com uma aeronave Alemã ao se chocar contra ela e assim falecendo. Os enormes avanços da velocidade tecnológica que hoje caracterizou a nossa civilização. Não é de admirar que diversas inovações tecnológicas que tenha empregada naquele conflito, do uso intensivo da metralhadora e da camuflagem e ao mesmo tempo de tanque de guerra e dos gases tóxicos e muito desta nova tecnologia que foram

empregadas logo na primeira vez , acabou por afetar só não somente as maneiras de como atacar nas grandes batalhas quando era travadas assim coma forma de como conflito se desenrolou até seu resultado final .foi uma das tecnologia em mas se destacou em desenvolvimento durante esta guerra um destaque foi a da avião.

Spad A1: Avião de desenho convencional biplano, que recebeu um "pod" articulado instalado à frente da hélice de onde um artilheiro manipulava uma metralhado

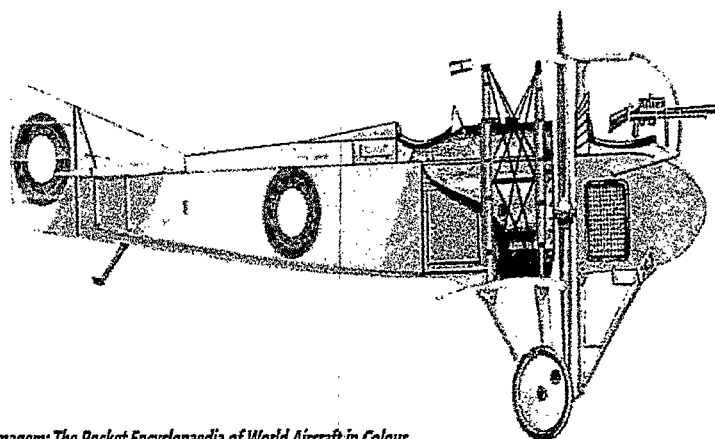


imagem: The Pocket Encyclopaedia of World Aircraft in Colour

Figura 2: primeiros modelos de avião
Fonte: www.uol.com.br

O mesmo já tinha sido inventado já fazia uma década bem antes do conflito onde teve início o batalha que teve em 1914 , logo no início da primeira guerra o avião estava bem jovem ,os conhecimentos tecnológico quanto de científicos e também nos conhecimentos dos engenheiros e isso não foi suficiente as estratégia mais adequadas das ideias e dos detalhes que poderia definir a batalha, por isso que as aeronaves que o exércitos já empregavam já no começo dos conflitos tinha os variado tipos de avião e formas variáveis e alguns com características muito bizarras pelos padrão atuais naquele tempo não tinha nenhum padrão a ser a cada um dos construtor tinha sua filosofia de seu projeto ficaria mais adequado de uma forma que deseja, a haja visto que já utilizava vários modelo em grande escala eram para pequenas avaliação de aerodinâmica(está relacionada à estabilidade. No caso de um automóvel, é fundamental que ele mantenha sua direção mesmo quando bate um forte vento lateral), o grande erro que estava nas asas, levou ao uso generalizado dos aerofólios (como a asa de um avião ou a lâmina de uma hélice.) O que não apenas prejudicava o desempenho das aeronaves como também impedia as instalação de

longarinas mais fortes para o interior das asas interna das aeronaves isso foi obrigatório o uso de complexa estruturas de e cabos bem tensionado para poder suportar as carga aerodinâmica que era submetidas. Durante a segunda guerra mundial foi criada muitas aeronaves e a partir uma grande centena de modelos porém Farman MF-7: Biplano trator, com a hélice na parte traseira da fuselagem e uma estrutura aberta.

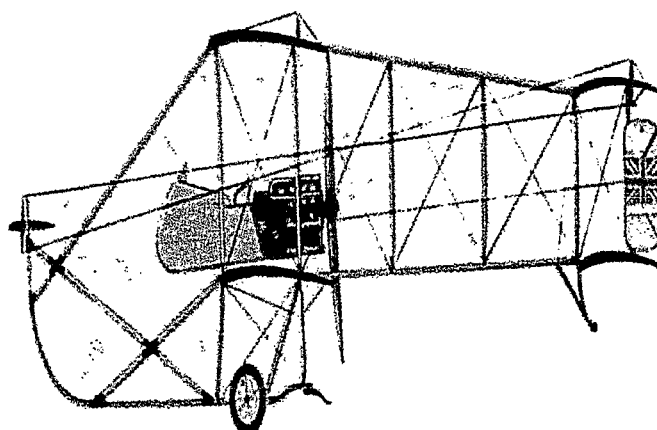


imagem: The Pocket Encyclopaedia of World Aircraft in Colour

Figura 3: avião 1 guerra mundial

Fonte: www.uol.com.br

Durante a segunda guerra mundial foi criada muitas aeronaves e a partir uma grande centena de modelos porém algumas tinha o seu alto grau de periodicidade tanto pra seu próprio piloto quanto para seu inimigo, as aeronaves desde de sua criação foi bastante usada para meio militares sempre em ação de transporte de tropas.

Para um lugar e outra segunda guerra não foi muito diferente os países que já estavam se revolucionado algum tempo bem antes da guerra, aviação foi um grande marco que e usado tanto para as defesa quanto para atacar ao inimigos.

Com isto ao longo do tempo foram só ficado mais modernos e muito capazes de chegar até o inimigo e fazendo várias destruição. Eles não só destruía a tropa

inimiga como base aéreas, fabrica, e radares, uma das aeronaves que tiram mais influência foram o Swordfish ele teve um papel muito importante com eles já tinha sido usado já na primeira guerra também foi que destruí um portaavião inimigo em alto mar o portaavião (Bismarck).

Já com a participação fundamental do Estado Unido na segunda guerra que onde entrou em 1941 já depois do ataque que Japonês na Pearl Harbor ele participou diretamente com intenso bombardeio e um intenso combate aéreo como o ataque da bomba atômica que o avião B 29 atirou nos Japonês.

Logo na segunda guerra mundial, o Japão se destacou muito ficando assim conhecido por seus pilotos de aviões porque eles carregavam como eles explosivos e também por fazerem os ataques suicidas aos navios inimigos principalmente os americanos, popularmente ficaram conhecidos por Kamikazes (kami; quer dizer deus e kaze; o que dizer vento, ou também pode ser dizer deus divino) mas seus nomes oficiais deste soldado podem ser Tokubetsu Kogekitai já em português unidade de ataques especiais.

As seleções destes soldados que iriam morrer desejavam morrer realmente pelo seu país era forçado pelo governo e também além disso o Japão usou uma tática tão drástica de ataque porque o exército japonês já estava bastante desesperado com este desfecho desse conflito militar que estava em maior número o seu oponente e também pelo uso da tecnologia que onde os Japonês não tinham o seu domínio.

No ano de 1942 muitos pilotos foram mortos do que treinado o que teve novos recrutamentos de que não eram experientes e onde teriam que voar nas aeronaves mas ultrapassada do que dos oponentes, com isso antes de ser derrotado era algo que não estaria nos planos ligados às culturas do país onde por exemplo os militares tinham instrução de pistola para cometer suicídio se o mesmo fosse capturado pelo seu inimigo. O capitão Motohuru Okamura foi o primeiro oficial do exército a propor o uso dos Kamikazes ele também se voluntário a liderar um destes ataques suicidas.

Mas não foi em um destes ataques que o Capitão Okamura morreu, mas porém foi com um tiro da sua própria arma que se matou pelo motivo de algum tempo de se arrepender em ter mandado vários jovens japoneses ao encontro da morte.

É estimado em que mais de três mil kamikazes cometeram suicídio na Segunda Guerra Mundial. No total, 47 navios americanos foram afundados com esses ataques, sendo que 4900 marinheiros morreram e aproximadamente 4800 ficaram feridos.

O exército japonês preparou mais ataques kamikazes aos Estados Unidos se eles se aproximassem do litoral do país. Entretanto, os americanos ameaçaram o Japão de total destruição caso não se rendessem – o que resultou nas bombas atômicas de Hiroshima e Nagasaki. Depois desse trágico episódio, os japoneses se renderam.

2.2 A HISTÓRIA DA AVIAÇÃO NO PARÁ.

2.2.1 As primeiras incursões no Pará.

Santarém foi um importante elo de partida para a economia do estado do Pará por estar em um polo de entrepostos comercial para todos Baixo Amazonas. Durante as décadas de 1960, 1970, 1980, teve uma intensa movimentação de aviões de pequeno porte durante a garimpagem nesta região. Os veteranos desta atividade geralmente vinham de Minas Gerais, Piauí, Maranhão onde eles entravam nas matas do Pará na procura do sonhado ouro. Grande era a coragem daqueles desbravadores, o sonho de achar o ouro era tanto que eles redobravam as forças onde eles seguiam sempre adiante, não pensavam nem no conforto próprio ou da sua família que estava tão longe. (SILVA, 2015).

Eles junto consigo traziam em sua bagagem um vasto conhecimento sobre as experiências de um grande tempo nesta atividade já desenvolvida adquirida da história que ouvia tinha ouvido em seu estado sobre os bandeirantes das minas de diamante e ouros entre outras mas ou seja pedras preciosas durante a grande incursão no meio do mato.

Os irmãos Toninho, Edmundo, Elias, Sudário, Raimundo onde tinha oriundos do Estado Maranhão, deram uma passada pela região do rio Tapajós e Jamanxim e foram ao Marupá, onde ao chegar lá foram em seguida abriram uma clareira onde teve a origem da primeira pista de pouso e decolagem até hoje onde se tem registro, durante todo só meses que eles estavam acampados explorando e com cuias e bateias pelos baixões ou (várzeas).

Esta pista no Rio Marupá ela era usada por pequenos aviões que era responsável pelo transporte do mantimentos, esta pista onde foi toda construída manualmente, só com foices, facão, enxadões e também com fé em Deus e disposição e força de vontade as comunicações com suas famílias era por mensageiros

normalmente por índios que conhecia muito bem aquela região com isto eles recebiam alimentos e objetos esse mensageiros quando iriam pra mata já comprava o essencial pra ficar um bom tempo por lá com fumo, sal, farinha, arroz alguns medicamentos etc. tudo isso era transportado no famoso Jamanxim que tinha uma capacidade de levar até 50 kg.

Uma grande parte das suas incursões era feita por canoas e que era feita por eles mesmo durante todo isto levar em média entre 40 e 60 dias entre as idas e vindas durante todo este caminho ele comia caça e pesca e frutas no meio do mato os pagamentos com ouro era feito com ouro puro. (SILVA, 2015)

Já havia uma especulação sobre esta grande quantidade de ouro que estava sendo achada aqui no Pará, percorriam grandes distâncias. O taxi - aéreo todos voltaram para esta região ao norte do país para a cidade de Belém, capital do estado do Pará, e uma outra cidade de Santarém. aviação de Londrina no Paraná de pequeno porte que também foi para trabalhar como avião de taxi- aéreo para transportar pessoas e material para garimpo.

Os irmãos Edson e Nilson Pinheiro, seguindo as informações de conhecido que passava por lá, ali onde os mesmos vieram descobrir a segunda jazida de ouro na região isso no rio Cripóri. Localizada e onde construíram um garimpo chamado de cuiú-cuiú nome este dado de um pássaro da Amazônia.

Uma das primeiras explorações que foram realizadas elas eram todas manuais feitas em barrancos com profundidade que variavam entre 0,5 e 1,5 metros onde média 5 metros de 2x2,3x3,4x4,5x5 metros na linguagem dos garimpeiros isso era traduzindo como ouro que estava que poderia estar acima ou abaixo das falhas tudo isso era em uma grande quantidade. (SILVA, 2015)

Esta área ficou abandonada por um bom tempo onde foi ser retomada no ano de 1970 neste ano foi construída uma pista pelo então piloto chamado pai velho, onde foi feita de uma forma precária, e a outra pista foi feita só era um pouco curta estreita onde tinha a proximidade de 280 metros de barro batido e irregular. A partir de então entra em cena os aviões de Londrina -PR, já com pilotos bastante experientes que sempre voavam para o destino de Belém e sobre voavam o estado de Goiânia - e pela Rodovia Belém - Brasília tudo isto era por causa que a região era composta por mata baste virgem e as condições de voo eram péssimas sem rádio de comunicação e sem radares o único jeito era esse.

Alguns piloto faziam base em Santarém e também Belém tudo tinha um propósito de transportar garimpeiros e ranchos para os garimpos da região que estava surgindo onde o proprietário estava sempre a procura deste transporte aéreo para viabilizar seus negócio. Esse garimpo ficava com a pista de pouso ao sul da cidade de Santarém mais ou menos duas horas e meia de voo. A penas pequenas aeronaves que tinha capacidade de leva entre 4 a 6 lugares levantavam voo com mantimentos e passageiros, saco de feijão, arroz, trigo, farinha, leite em pó, açúcar e também com ferramentais em geral armas e munição para sobrevivência na floresta Amazônica.

Ao passar dos anos, as notícias se espalhavam por todo o Brasil, com isto veio várias pessoas. Homens e mulheres de outro estado do país vieram para esta região. O transporte era feito pelos pequenas aeronaves que só tinha 4 e 6 lugares, onde muitas das vezes voavam sempre com acima da capacidade tanto de mercadoria ou de pessoas rumo ao garimpos do Cuiú-Cuiú e Marupá. (SILVA, 2015)

Logo a família Pinheiro teve uma ideia para fazer um pequeno armazém onde era vendido de tudo como peças para motores e equipamento para garimpagem onde o pagamento era feito com ouro, também lá se comprava-se ouro em grande quantidade, O armazém era bem popular o mesmo local era chamado de cantina, pelos garimpeiros, que atendia a demanda o mesmo era abastecido diariamente pelos aviões. Além das cantina os tinha as famosa boate que os proprietário construirão para onde foi muitas mulheres trazidas.

Cada avião transportava em média 600kg incluindo passageiros as viagem não eram de primeira classe eles se acomodavam por cima dos saca de mantimentos ou tambores de combustível de 50 litros e com eles eram levado também carne gasolina e óleo diesel.

Teve tempo em que no auge do ouro no garimpo do Cuiú-Cuiú era produzido bastante ouro que teria quer ser segado ao sol em lonas para ser colocado em baldes 20 litros e até mesmo lata de leite em pó que eram várias, foi necessário transporta para cidade está grande quantidade de puro ouro. (SILVA, 2015)

2.2.2 O uso dos aviões como meio de transporte.

A história humanidade já mostrava que o homem já naquele tempo ai se manifestava no desejo de voar segundo a lenda conta que Ícaro era uma exemplo

disso um mito grego relata que é muito conhecido. Que relata este sonho onde segundo a história, já tinha um inventor grego chamado Dédalo, onde o mesmo teria um objetivo de sair fugido de um exílio numa ilha chamada de Mino e que iria leva com ele seu filho Ícaro, fazer dois pares de asa de penas de aves e cera.

Ao terminar as asa deu uma para Dédalo e explicou falou que não fosse muito alto seu voo pois o calor do sol poderia derreter a cera que sustentava as asas e que poderia cair e se machuca ele não levou em conta os conselho do pai e foi voo cada vez mais alto.

Com isto a sua obediência lhe custou muito caro em um certo momento Ícaro se distraiu e quando percebeu já tinha subido mais do que deveria e suas asas já avia derretido ele caiu no mar e acabou se afogando sem que seu pai pode-se ajuda-lo.

Logo após a revolução industrial foi a necessidade da utilização de meio de transporte foi intensificada foi assim que surgiu a locomotiva mas afrente os automóveis logo em seguida os avião onde ficou marcado na humanidade o transporte aéreo onde realizou o deslocamento tanto de mercadoria e de pessoas isto se dá o de veículos aéreos são ele os avião e helicópteros.

A partir da segunda guerra mundial teve o uso dos avião com mais frequência pois isto levaria menos tempo e a viagem era mais rápida não importasse a distância antes as viagem que eram feita de navio demora até meses em alto mar.

As aeronaves só desempenhava as função exclusivamente envolvida para o transporte internacional que já pelo o mundo era muito procurado pelo interior dos países era grande, foi quando ouve um significativo muito grande nas última três década vale deixa claro que as pessoa foram a que mais fizeram as procura deste transporte. Isso foi muito proveniente das modernização dos aeroporto e os avião e também das acessibilidade das pessoas e as facilidade de pagamento de preços das passagem.

Já no setor de fabricação das aeronaves se destaca-se as empresa maiores do mundo são elas Airbus, e Boieng ela fabricam grande modelo e modernas aeronaves com um a capacidade de até 800 passageiros a fim de oferecer um bom preço para seus clientes.

A procura por este transporte tem crescido muito já o mesmo não acontece pelo transporte de cargas aéreo, devido alto custo que possui os deslocamento de uma aeronave e muito alto suas manutenção combustível e muito elevado o seu preço

e também as peças de reposição deste tipo de transporte assim as carga só ocorre em casos muito específicos.

2.2.3 A chegada de pilotos na Amazônia.

Com já os dois garimpo Cuiú-Cuiu e Marupá as duas comunidade onde as família dos garimpeiros passaram a morarem, e assim passaram a conviver com as adversidade da floresta Amazônica onde para sair dela teria que pagar as em ouro para os donos do garimpo que logo em seguida era passada para os piloto.(Silva.2015)

Fronta de aeronaves foi se tornando insuficiente para as grande abundância de carga diárias.com isso foices abrindo caminhos para os novos pilotos de avião e também para os mais experiente na profissão eles vinham das cidade de São Paulo, Londrina, Araçatuba –SP e juntavam-se aos que já estavam algum tempo por lá.

Onde Santarém sempre foi seu ponte de referência para os abastecer os garimpo dessa região com isso os piloto ganhavam uma porcentagem a 20% por carga naquela época isto significaria muito para eles pois assim nas sua cidade valeria cinco vez a mais do que costumavam a ganhar, com isto teriam que enfrenta a solidão da família longe de casa e a distância as ainda e mal acomodação que não era bem confortável.

As longa viagem da cidade de Londrina –PR Santarém –PA, duravam mais ou menos dez horas; já de Araçatuba –SP até a cidade de Santarém era em média oito horas. Quando a adentravam na Amazônia de avião só se avistava uma grande imensidão de um imenso tapete verde da floresta isso durava umas cinco sobrevoado a Amazônia e rio. (Silva,2015)

Onde eles servia de referência, em um caso de uma necessidade técnica só haveria as oficina na cidade de Belém onde lá era realizado as manutenção periodicamente dos e também dos equipamentos a já visto que devido as distancias das outra oficinas que ficavam localizada no sul e no sudoeste do país, com as da outra cidade como Araçatuba Marília e São Paulo o custo se tornava muito alto o deslocamento para lá e isto e com feita na cidade de Belém.

Os piloto que voavam sobre a imensa floresta em um caso de pane na aeronave sendo a única alternativa era pousar em um rio ou em vales onde a vegetação era mais pequena, tinha todo um procedimento geralmente se jogava todo a carga fora em seguida fechava-se o combustível em seguida eram aberta as porta tentando assim uma aterrissagem no rio ou em copa de arvores.(Silva,2015)

Aqueles pilotos mais experiente tinham seu valor por causa onde muito deles já tinha sofrido acidente de avião mas só leve com pouco danos material mas outro não tiveram tanta sorte onde perderam as suas vidas. Um piloto para voar na a Amazônia era uma grande desafio eles só seguia a bússola e onde seguia pelo grande rio neste tempo a Rodovia Santarém –Cuiabá e também Transamazônica e tampouco se que se fazia o uso de radares e os de excesso de carga que as aeronaves voavam muito acima do seu peso onde o fabricante recomendava onde ficava muito exaltante e emocionante.

Já com grande quantidade homens e mulheres quando chegaram do garimpo do Marupá após a exploração feita pelo então irmão Pinheiro na região do garimpo Cuiú-cuiú onde muito garimpeiros foi ai que muito garimpeiros fora explora outra região com isto surgi-o terceiro garimpo na margens do rio Pacu.

Próximo ao município de Jacareacanga ao alto do rio Tapajós com isto foi abrido uma nova clareira para onde saiu os avião vindo de Santarém .As aeronaves faziam decolagem sem as porta do lado direto com os volume ;era mantimentos que alocado em sacos com capacidade de até 10 kg que eram revestido com mais três saco para impedir que a mercadoria ser perdesse em cima dos saco vinha os nome das e total de volume feito a pincel atômico isso era para ser por ventura o garimpeiro procurar caso algum volume fosse perdido pelo mato.

2.3 MEMÓRIA E HISTÓRIA ATRAVÉS DO ANTIGO AEROPORTO DE ITAITUBA:PONTO DE PARTIDA PARA UMA NOVA ECONOMIA

2.3.1 A localização Geográfica de Itaituba

A cidade se localiza a uma latitude 04°16'34 sul e a uma longitude 55°59'01 oeste, e fica na margem esquerda do rio Tapajós onde no estado do Pará na região norte onde, podemos chegar pela Rodovia Transamazônica BR 230 e também tem

acesso a aéreo e fluvial onde no passada na época do inverno era muito difícil chegar até em Itaituba a não ser por avião e fluvial

A cidade conta com coleta de lixo com um pequeno aterro sanitário onde fica localizado a 17 km da cidade, e também com uma pista de avião de para pouso e decolagem tanto fazer de dia ou anoite, com um parque de exposição Hélio da Mota Gueiros.

E também tem vários empreendimentos e cada dia chegando mais pessoas para investir na região, temos no Miritituba os portos de embarque de soja e milho onde gera muitos empregos tanto direta ou indiretamente com isso tanto o municio de Itaituba quanto o distrito de Miritituba ficaram as desenvolvido e bem movimentados vindo pessoas de outra região e cultura diferentes.

Também conta também com fábrica de cimento onde no passado a matéria prima era levada para outra cidade para ser beneficiada e o cimento chegava aqui mais com o preço nas altura, isso também ajudou a desenvolver a cidade Itaituba. Hoje a cidade conta com duas faculdade fixa quatro a distância para melhor comodidade para os Itaitubense onde em anos anteriores teriam que se deslocarem para outra cidade, e também com uma orla belíssima onde podemos encontra alguns tipos de comida típicas mungunzá tacaca pato no tucupi vatapá etc.

O município futuramente irá contar com duas unidade de saúde o hospital regional e uma UP unidade de pronto atendimento 24 horas e vários postos de saúde pelos Barrio e distritos com alguns profissional nas áreas e também tem o serviço móvel SAMU.

Nos últimos anos a população de Itaituba foram agraciada com o projeto do governo federal minha casa minha vida para aquela pessoas que não condição de ter seu lugar para morarem com isso foram mais de duas mil unidade onde algumas foram beneficiada com quadras e as e uma pequena praça para lazer das famílias.

Na cidade podemos conta com as emissora de TV hoje na cidade temos seis canais de televisão onde algumas tem seu telejornais diário e outra com uma programação de final de semana e muito entretenimento onde nas sua programação tem as notícia da cidade e das cidade vizinhas.

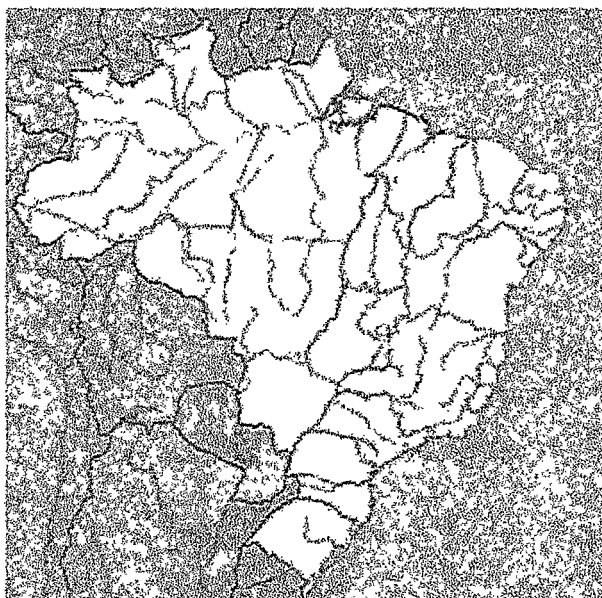


Foto2: Localização de Itaituba no Pará
Fonte: Googlemaps.com.br

Grande parte dos Municípios paraenses, assim como em Itaituba, tem nas manifestações culturais também nas festas religiosas, sua maior forma de expressão popular. Entre as principais festas de estilo religioso, está a de Nossa Senhora de Santana, padroeira da cidade, onde as comemorações são seguidas de arraial, leilões, onde no passado era realizado uma grande leilão de gado entre outro, onde os empresário da cidade disponibilizava os próprio objeto

Onde renda arrecadada era todo para a padroeira do município os festejos se iniciam na primeira quinzena de julho e terminam com a procissão do Círio, no dia 26 do mesmo mês, destinado àquela Santa. Não se tem informação de manifestação cultural, nesta cidade de Itaituba. Mas Por outro lado, o arte local é constituído, basicamente, por peças de ferro e madeira. Entre os produtos, mais comuns são grades e esculturas, produzidos e comercializados no próprio Município.

As riqueza que é representado pelo prédio da Prefeitura Municipal e pela igreja de Nossa Senhora de Santana, cujas esta foi construída na fundação da cidade. A Biblioteca Pública Municipal, com mais de 2.000 volumes de obras entres diversas obras, bem como o cinema, com capacidade para 300 espectadores, constituem os principais meios de conservação e divulgação da cultura itaitubense.

Os limites territoriais de Itaituba são: a oeste - Estado do Amazonas e Município de Jacareacanga. A Leste - Municípios de Altamira, Rurópolis Novo

Progresso e Trairão. Ao Norte - Município de Aveiro. Ao Sul - Município de Jacareacanga

A vegetação desta região é bastante difícil, face à expansão da sua área territorial. Na planalto do Cachimbo, está o complexo do Cachimbo onde apresenta duas situações de transição entre a Hileia e o Cerrado. Outras tipologias também encontradas no município são o Cerrado, a Mata Aberta e também mista (cocal) e a Floresta bastante Aberta (cipoal). Próximo às rodovias, as florestas vêm sendo bastante atacada pelo desmatamento, propiciando o surgimento de Capoeiras nos locais onde os tratos cultivados foram abandonados.

Apresenta em predominância o Latos solo meio Amarelo distrófico contextura argilosa e textura média. Podzólico Vermelho Amarelo textura argilosa e Latos solo Vermelho-Amarelo distrófico textura argilosa. Em menores proporções aparecem os Solos Sistólicos distróficos textura indiscriminada, areia quartzosa distrófica, gleis Pouco Húmico e aluvial eutrófico textura indiscriminada.

O tamanho do município de Itaituba, que hoje ocupa o segundo lugar, na extensão territorial no Estado, com 15.953.844 ha. (159.538.44 km²), diminuindo, numericamente, a significação dos desmatamentos. Para proteção especial, podemos destacar os rios Tapajós, Jamanxim, Teles Pires e Cururu, a ilha Grande do Cururu e as cachoeiras Chocarão, Chamam onde e chamada de Sete Quedas.

O patrimônio Natural e, destacando-se o Parque Nacional da Amazônia, onde medi 994.000 ha, dos quais 960.690 hs (9.606,90km²) todos eles estão no Estado do Pará localizando-se a maior parte no município de Itaituba e, o restante, fica localizado no município de Aveiro, e também o Município contém concentrada algumas áreas indígenas: Sai-Cinza (1.255.52km²), Mundurucu (9.485.41km²) e Andirá-Maraú (4.658.68 km²) distribuídas, também pelos municípios de Juruti, Aveiro e pelo Estado do Amazonas.

O seu principal rio é o Tapajós que percorre a cidade, por uma grande extensão, no sentido SW-NE, em cuja margem esquerda se encontra a sede do municipal. Um dos seus formadores, o rio Teles Pires, é o limite natural, onde fica para o Sudoeste, no Estado do Mato Grosso. A maioria dos seus afluentes que pertencem à margem direita são os rios: Cururu, das Tropas, Crepurú, Jamanxim e outros e os igarapés como: Rato, Janari, Bom Jardim, etc.

O clima do Município não diferem muito das outras regiões. A temperatura do ar é sempre elevada, com média anual de 25,6° C, e valores médios para as mínimas

de 22,5° C. Quanto à umidade relativa, apresenta valores acima de 80% em por todos os meses do ano. A pluviosidade se aproxima dos 2.000 mm anuais. Entretanto, é um tanto irregular durante o ano. As estações chuvosas coincidentemente está ligada com os meses de dezembro a junho e, as menos chuvosas, com os meses de julho a novembro.

O clima é o tipo Am, da classificação de Kooppen, que se traduz como um clima, cuja média mensal de temperatura mínima é superior a 18° C. Tem um clima de estação seca de pequena duração e amplitude térmica a 5°C, entre as médias do mês mais quente e do mês menos quente. Pessoas de outras região demora se adaptar na cidade devido ao clima.

2.3.2 A origem Histórica de Itaituba

O Período Colonial, a Amazônia sofreu contínuas ameaças de invasão do seu território pelos Holandeses, Franceses e Ingleses, que vinham sempre em busca das riquezas da região. E foi, adiante de tudo, a presença desses povos estrangeiros no estuário do rio Amazonas que apressou a colonização portuguesa naquela área. (SEMDAS, 2005:2)

A fundação da Capitania do Grão-Pará e da Maranhão, o governo português expulsou os estrangeiros. Assim, foram organizadas diversas expedições com uma finalidade de devastar os estabelecimentos que haviam sido criados por pelos povos, fixando-os em região brasileiro. Entre essas expedições, a do capitão Pedro Teixeira, em 1626, depois dez anos da fundação de Belém, é considerada onde foi a mais importante, pois chegou pela primeira vez o rio Tapajós, entrando em contato amigável com os nativos da região, em um sítio que, hoje em dia, é tido como sendo a Baía de Alter-do-Chão.

Em 1639, Pedro Teixeira volta ao rio Tapajós, seguido dos missionários Jesuítas que iniciaram a doutrinação com os índios Tapaiuçus na foz do Tapajós, onde assim fundando uma aldeia, chamada Tapajós, com fins missionários no lugar. O próprio padre Antônio Vieira, em 1659, ali esteve onde e em seguida destacou para lá, para continuar a missão, o padre João Felipe Bettendorf.

Com da progresso da missão fez com que fosse começada a construção de uma fortaleza, em uma montanha próxima ao rio Tapajós, em sua embocadura no Amazonas, iniciou-a Francisco da Mota Falcão, onde às suas expensas e terminou

em 1697 o filho, Manoel da Mota e Siqueira. Por muitas vezes se encontrou em estado de ruínas, após diversas reparações, em 1898 mal se viam os seus alicerces. Depois, tudo desapareceu.

Foram jesuítas, expandindo as catequese, instalaram nesta região, consecutivamente, as aldeias de São José ou Matapus, em 1772, a de Santo Inácio ou Tupinambaranas, em 1737, e, em 1738, as de Borani e Arapiuns, que se destacaram pelo bom desenvolvimento apresentado.

Com isso à constante navegação no rio Tapajós, em que onde sua localização próxima do rio Amazonas, a região prosperou rapidamente, sob a grande influência e administração dos jesuítas, sendo uma espécie de entreposto do rio Tapajós e mesmo de grande parte do Baixo Amazonas. As minas também atraíram com eles muitos aventureiros, entre eles, Leonardo de Oliveira e João de Souza Azevedo.

Em meados do século XVIII, a partir de 1754, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão do Marquês de Pombal, veio governar o Estado do Grão-Pará e Maranhão. E realizou notável administração. Com ele o Vale do Tapajós ficou todo em poder do Pará.

No ano de 1758, após a expulsão dos jesuítas, Mendonça Furtado, satisfazendo a política adotada pelo Marquês de Pombal, que expulsava todos os jesuítas de Portugal e de suas colônias, e em realização de uma determinação real, deixou Belém em direção ao rio Negro, para acertar os limites das terras dos reinos de Portugal e Espanha. E também desempenhando outra determinação, de 6 de junho de 1755, para que erigisse em Vila todas as aldeias que julgasse merecer essa elevação, assim deu à aldeia dos Tapajós o predicamento de Vila, com a nome de Santarém, instalando-a a 14 de março de 1758. Deu-lhe o nome português de Santarém, dentro da política de substituir as denominações indígenas por topônimos de Portugal.

E também posteriormente ocorreram várias mudanças nas de Borani e Arapiuns, em 1757, com os nomes de Alter-do-Chão e Vila Franca e, em 1758, as de São Inácio e São José, com as designações de Boim e Pinhel. Na administração de José de Nápoles Tello de Menezes, foi criado o Lugar de Aveiro, em 1781, onde estava erigida a paróquia de Nossa Senhora da Conceição de Aveiro. Havia também, no local, mais duas paróquias a de São João Batista e a de São José do Pinheiro.

Já com base na documentação histórica existente, sabe-se que, em 1812, o lugar de Itaituba já existia, pois foi mencionado na relação em viagem de Miguel João

de Castro no rio Tapajós, um pouco acima das cachoeiras, como centro da exploração e comércio de especiarias do Alto Tapajós.

No ano de 1836, conforme Ferreira Penna, Itaituba era um aldeamento pelos índios da dependência da Província do Grão-Pará, para onde fora enviado um pequeno destacamento, sob o comando português, com a finalidade de explorar a região. Dentre os nomes onde mas, se destacaram na história do Município mencionase o do tenente-coronel Joaquim Caetano Corrêa, por ter sido um dos grandes, precursores do desbravamento da região tapajônica, sendo considerado, inclusive, o fundador do município de Itaituba. (ALMEIDA, 2012)

Isso até em 1853, Itaituba dependeu da freguesia de Pinhel, passando, posteriormente, para a jurisdição de, Com a Lei nº 266, de 16 de outubro de 1854, o povoado de São João Baptista recebeu a classe de vila passando a chamar-se de Brasília Legal e, como não correspondeu à expectativa, a Lei nº 290, no 15 de dezembro de 1856, transferiu para Itaituba onde categoria, somente foi instalado em 3 de novembro do ano seguinte.

Onde predicamento de cidade foi conferido a Itaituba em 1900, através da Lei nº 684, de 23 de março, sendo instalada em 15 de novembro do mesmo ano. A Lei nº 1.152, de 4 de abril de 1883, de onde desmembra parte do município de Itaituba, incluindo foi em seu território o distrito de Brasília Legal para constituir o de Aveiro, que havia sido criado com a elevação da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Aveiro à condição de Município.

Decreto nº 6, de 4 de novembro de 1930, o município de Itaituba foi mantido, porém, o Decreto de nº 72, de 27 de dezembro do mesmo ano, colocou seu território sob governo direta do Estado. Como unidade independente, figura na relação da Lei nº 8, de 31 de outubro de 1935.

Em 13 de dezembro de 1991 o município de Itaituba teve seu território desmembrado para dar origem aos municípios de Jacareacanga, Trairão e Novo Progresso, através das Leis nº 5.691, 5.695 e 5.700 ao mesmo tempo. Atualmente, o Município está constituído apenas pelo distrito-sede: Itaituba. A origem do nome é Tupi, significando o "lugar dos pedregulhos".

Já segundo Almeida (2013) Itaituba significa (ITA=pedras +Y=rio +TUBA=variação de tupã, de deus=rio das perdas de deus está denominação era usa pelos indígenas tapajós onde era as áreas que se concentravam muitas pedrinhas isto

foi o que um vulcão deixo durante soltar as suas larvas onde ele ficava localizado bem ao centro da cidade de Itaituba.

2.3.3. A História da aviação em Itaituba.

O aeroporto de Itaituba tem uma história muito importante a ser registrada, para as pessoas clientela da área educacional que tenha o conhecimento desta história, onde o primeiro Aeroporto da do município de Itaituba ficava localizado a sua localização era na travessa Pães de Carvalho e atravessa e a travessa Gerônimo Belfort Campos no Barrio boa esperança.

Onde foi inaugurando no ano de 1956 no dia 15 de dezembro pela então administração do prefeito sr. Altamiro Raimundo da Silva no registro de ata da câmara municipal que na 1º seção ordinária que que ouve no dia 16 de março de 1966 o então vereador Teófilo Olegário Furtado, que fosse requereu verbalmente que oficializado ao então Brigadeiro que era o Comandante da 1º zona aérea ou que foice de direito afim de decreta a homologação do campo de pouso e decolagem dessa cidade.

No dia 17 de dezembro de 1966 onde na seção 52º ordinária, onde foi realizada o vereador requerendo que fosse oficializado pelo coronel Prótazio e ao presidente da empresa paraense que estava aguardando a ação de terem conseguido uma linha comercial área implantada no município de Itaituba pela empresa paraense de transporte aérea.

Já conforme o registro do livro diagnóstico do Município dessa cidade em 1977 ela diz o seguinte sobre; o transporte aéreo assume importe significado para esta cidade onde está numa aera de segurança nacional, e também pela demanda da aérea, onde se encontra os entrasse fundamentais da microrregião. Além dos elementos destacado, podemos dizer ainda que o transporte aéreo proeminente para Itaituba e o acesso direto e muito mais rápido a outro locais mais bem desenvolvido como Belém, Manaus, e Santarém.

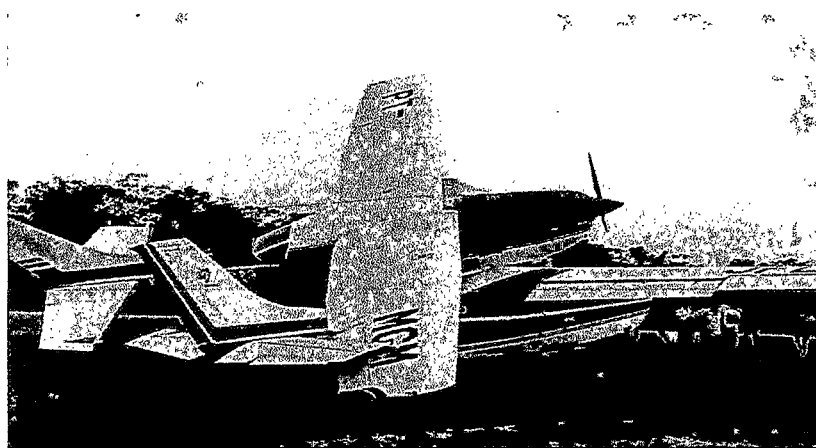
O aeródromo tinha sua infraestrutura localizada na cidade de Itaituba e foi homologada pelo Ministério da aeronáutica, e possui uma controle de aceitável equipamento de voo e de segurança ressentiu-se os serviço manutenção da pista

mais precisamente onde se faz o pouso e decolagem evidente que seu estado de teorização.

Conforme as observações feitas durante uma pesquisa de campo em julho de 1976 as condições daquela pista e a característica do aeroporto tem as seguintes coordenadas geográficas 04° 16' 00"S/55 59 00" W altitude 0054 a pista no ano 1976 em que foi criada media 1.500 de comprimento e 30 de largura.

Já no ano de 1978 cerca de 80 decolagens mais ou menos em média com isso foi feita no aeroporto da cidade já que devido ao tráfego de aeronaves totalmente feita um procedimento de ampliação e tratamento, asfáltico, que foi realizada pelo DNER o intenso tráfego de avião registrado tanto de comercial com civil vem se crescendo paralelamente a isso e crescimento das atividades econômicas na região garimpeira devido ao ouro.

Foi o aeroporto de Itaituba ficou bastante conhecido com o terceiro mais movimentado do mundo com pouso e decolagem classificado assim pela INFRAERO. Além do aeroporto de Itaituba existem muitos outros campos de pouso na região de garimpo.



Figuras: 5 avião sobre o outro

Fonte: taucaanoticia.blogspot.com/aviacao-de-garimpo-itaituba

Este aeroporto teve o privilégio de receber várias aeronaves como por exemplo foi relatado no livro a empresa VASP e a PARAENSE, eram aeronaves de grande porte para a região para um aeroporto que estava bem recente e sem muita infraestrutura.

VASP; viação aérea São Paulo começou sua atividade em Itaituba no dia 26 de novembro de 1976, pela primeira vez, o avião que fez seu pouso nesta cidade foi

Bandeirante –prefixo PP SBD- Embraer modelo 110 ,número 110016 –CHE 72/07, que foi fabricado pela empresa Brasileira de avião aeronáutica de São José dos Campos em São Paulo ,no dia 13 de fevereiro de fevereiro de 1974 e era pilotado pelo comandante TURIN e seu co-piloto VITAL.

Este avião tinha a capacidade de leva 15 passageiros e também a referida aeronave estava testando a pista de pouso para a empresa e falou que pista estava em boas condição pois já tinha pousado em pista com condição piores que está.

Em 20 de abril foi cancelado as atividade para este município com isso veio uma nona linha –nota Táxi Aero (taba –nota) por vario motivo levaram o aeroporto a se muda do local para uma mais distante da cidade devido está crescendo.

No dia 25 de dezembro de 1981, ainda na administração do prefeito Altamiro Raimundo da silva, com isso o aeroporto passa por várias reformas e também recebendo várias tipo de avião e dano condição de voos noturnos depois desta empresa teve em seguirias outra com por exemplo; META, PUMA, TOTAL e RICO entre outra fazendo voo de segunda a sábado com voo diário.

Segundo Jânio Felix(2013) o aeroporto de Itaituba foi o mais movimentado do mundo chegando a entra no guines book com mais de 100 pousos e decolagem onde de tantos fluxo de avião duas aeronave chegou fica uma sobre a outra, este livro onde e catalogados os recordes onde são quebrados.

Já na administração do então prefeito Dr. Edilson Dias Botelho e Governado Almir Gabriel teve uma reforma na instalação do aeroporto Municipal onde o mesmo foi totalmente revitalizado sua pista foi ampliada e toda recapeada. A nova reforma do aeroporto veio dar mais segurança e conforto ao passageiros.

Com administração do Dr. Benigno Olazar Regis teve início a uma reforma do aeroporto sendo então assim concretizada já na administração do sr. Roselito Soares com apoio do Governo do Estado Dr.Simão Jatene durante alguns meses o aeroporto funcionou no prédio administrativo do aeroporto que pertence ao poder público, a pista de pouso esta medino hoje 1705 metro de comprimento por 30 metro de largura.

3 METODOLOGIA

3.1 Tipo de pesquisa.

Para realiza este estudo foi feita uma pesquisa bibliográfica em livros e artigos que que tratarão do tema aviação e prestação de serviço em aeroporto foi também realizado entrevista com moradores de Itaituba e pilotos para saber o que eles tem de memória a respeito do aeroporto velho de Itaituba e sua contribuição para economia do município.

Segundo Severino (2002) a pesquisa bibliográfica e um tipo de estudo com base em texto expresso para levantar conceito para construir fundamentação teóricas do trabalho, A pesquisa de campo busca coletar dados recolher informação sobre o tema, através de entrevista questionário, formulário ou observação.

Neste estudo a pesquisa bibliográfica consiste em dados documentos sobre a aviação no Brasil e também em Itaituba e a pesquisa de campo envolver o conhecimento e vasta experiência sobre o antigo aeroporto de Itaituba e seu funcionamento com a economia. Estudo foi realizado com base em uma pesquisa projeto do livro histórico e memória.

A pesquisa qualitativa te dá o subsídio pra interpretação das informação as coleta e feita direta na fonte normalmente descritiva e utilizar as entrevista pra coleta de dados. E não se preocupa com representação numérica mas com as com as palavras relacionada de um grupo de sociais de pessoas.

Alguns pesquisadores adotam este tipo de abordagem onde e chamada de pesquisa qualitativa onde uma forma básica de um modelo de pesquisa onde o mesmo abrangem todas as ciência já que as ciências sociais ela já e sua especificidade, bem como a sua implicância de sua metodologia próprias.

A pesquisa qualitativa não se preocupa com representatividade numérica, mas, sim, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de um organização, etc. Os pesquisadores que adotam a abordagem qualitativa opõem-se ao pressuposto que defende um modelo único de pesquisa para todas as ciências, já que as ciências sociais têm sua especificidade, o que pressupõe uma metodologia própria. Assim, os pesquisadores qualitativos recusam o modelo positivista aplicado ao estudo vida social, uma vez que o pesquisador não pode fazer julgamentos nem permitir que seus preconceitos e crenças contaminem pesquisa (SEVERINO, 2002: 34)

Outros pesquisadores eles não aceitam os modelo positivista quando e aplicado ao estudo na sua vida social, por sua vez os pesquisador não pode fazer qual que julgamento, e onde também não entre qualquer preconceito ou crenças onde possa contaminar a exercia da pesquisa.

Os métodos de pesquisa que é utilizado por pesquisador de métodos qualitativas elas buscam explicar as coisa explorado por com ser feito mas não quantificam seus valores simbólico de troca à prova de fatos onde nesta dados que foram analisados por ser valerem de diferenças abordagem como levantados de intercâmbio na pesquisa qualitativa. É muito conhecimento do desenrolamento da pesquisa e limitado e parcial de produzir a mostras e seus, objetivos e também se aprofundar não importante ela que seja capaz de até mesmo produzir nova informação.

E lugar da pesquisa será realizado com os antigo moradores da cidade de Itatuba onde tiveram uma grande influência, e também um tipo de observação de fato e um fenômeno precisamente como de fato que aconteceu na hora da coleta do referente dados de onde a análise e finalmente interpretada á de uma fundamentação teórica a ideia e explicar problema que está sendo pesquisado.

A pesquisa de campo resulta na ressalva de acontecimentos e elementos exatamente como sucedem no real, à coleta de dados alusivos aos mesmos e, por fim, à análise e anotação desses dados, com base numa fundamentação teóricas que consistente, objetivando abranger e explicar os problema pesquisado Áreas de estudo

Como a História, Antropologia, Sociologia, Psicologia, Economia, Arquitetura, Pedagogia, Política etc. que usam frequentemente a pesquisa de campo para outros estudo de sujeitos, grupos de comunidades, estabelecimentos, com o objetivo para envolver os mais diferentes aparências de uma determinada realidade. Que e também a determinação de algumas técnicas de coleta de dados.

3.2 Perfil dos Entrevistados

Os entrevistado eram pessoas que viram no tempo que foi feito o aeroporto de Itaituba todas elas tem acima de 50 anos, onde ela relatam de como era o antigo aeroporto. Quando foi inaugurado o antigo aeroporto foi um marco da História onde a cidade que não era muito grande e receber toda aquela pessoas de quase todo o

Brasil, e também ao longo da pista foi tendo uns bares onde muitos garimpeiros ao chegar em Itaituba já ficavam por ali mesmo.

As inda e vinda dos aviões era muito grande onde muitos delis mal tocavam ao solo e já estavam pronto pra voar novamente ou seja só mal abastecia e descarregava e já estava.

Na antiga pista também gerava emprego e renda para as pessoa que residiam já aqui na cidade onde os entrevistado na que tempo era garoto que fazia alguns mandado tipo as leva encomendas lava avião, ou ajudar abastecer com isto alguns, garoto consegui se destacar chegando futuramente até piloto de aeronave.

Onde sendo filho da terra chegando ser piloto de avião outro foram aprendendo a ser mecânico de aeronave, isto deixou muitas pessoas orgulhosa e seus amigos sempre falava que conhecia ele trabalha lavando avião e que mereceria.

Ao passar do tempo a cidade começar a crescer com isso o aeroporto tem que ser removido e assim dá espaço para a cidade de Itaituba se expandir assim ela vai para um mais distante da cidade, onde lá foi computado mas de 100 posso e decolagem por dia.

Esta pessoas que foram questionada do que achava quando aquele avião chegavam na cidade falavam que já via ouro era que muitos deles já com uma pouca idade quando os pais dele procurava por seus filho já estava voltando do garimpo, que ficava próximo da cidade.

Entrevistado 1: Regina Luciene



Figura 6: Prof. Regina Lucirene
Fonte: Cleison Madian, 2017.

"Sou de Itaituba nasci e me crie aqui mesmo sou de 31/01/1956. Existia um avião chamado catarino que era da FAB comandado pelo capitão Muniz viajava para Itaituba e Jacareacanga, ao chega na pista para fazer um pouso e não deu tempo

para fazer em seguida foi feito uma manobra onde o mesmo foi pousar em casa da dona Idolazir um pouco abaixo bateu em pé de piquira com asa em seguida ele rodou chegando a ficar de frente para casa do seu Jaime e todos correm para ver este fato onde tinha alguns ruas”.

Outro fato que aconteceu foi os garotos e lavam carros moravam na cidade que trabalha jogado as cargas das aeronaves este rapazes foram aprendendo a pilotar e servindo de copiloto, uma desses garotos foram os filhos de seu Heitão devido ter mais condição foram para São Paulo para ter mais um pouco de conhecimento e ao chegar na cidade já eram piloto formado.

Outra coisa que acontecia na cidade era no meses de fevereiro era muito perigoso “ficava de antena ligado” devido muita chuva ao chegar do outro lado do rio mais ou menos próximo a comunidade do Paramirim cai só” via o papoco “quando dava fé não aparecia o pessoal teve um desse que cai um homem só encontram o saco com ele de ouro na mão.

Teve um compadre Leopoldo que caiu duas vezes uma vez caiu e acabou ficando mas de mês no mato quando foi aparece já comunidade de São Luís no auto tapajós, a população já fica muito preocupada quando começava as chuva porque tinha muitos piloto na região. Segundo entrevistada onde no campo tinha muito” bacurais” era saco e soco dessa aves onde na cidade não tinha carne diariamente ai os jovens pegavam uma vara “como se fosse um caniço” iam para a pista pegar e garanti o almoço da família para outro dia.

Entrevista: 2 Almir Prereira Rodrigues (Mandrak)



Figura 7: Piloto Almir Pereira (Mandrak)
Fonte: Cleison Madian, 2017

E muito logico mola mestre da cidade e ouro com relação ultimamente só em relação a cidade já se deu uma mochada nos tramite financeiros se o ouro cai entrou já no final da pista velha mas cheguei já no final logo depois de um 3 a 4 anos se mudou para o atual aeroporto quando resolvi min "abre vetar" não min abre vetei jovem em sim já mas maduro com 24 anos mas ainda cheguei sim ver o movimento não pegue mas foi bem melhor que hoje houve até um encontro dos antigo eles sim agir eles sim viram todo o movimentos isso era nos ano de 80 a 70 anos.

"Hoje aqueles cara tem 20 ano 22 ano ainda não tinha nenhum o curso de piloto fui mim brevetar em 1986 desde de 80 já pisava no aeroporto Eu estudava em Santarém na férias vinha pra e certo que fui tira abrevetação em 86 em abril faz 26 ano sempre vinha aqui para lavar avião passei no curso ai fui tira habilitação de voor."

Entrevista:3 Fagne Domingues da Fonseca.(Pai velho)



Figura 8: Piloto (pai velho)
Fonte: Cleison Madian, 2017

Nascido em Gois 26/03/1921 e se criou em Minas Gerais faze 46 anos nesta cidade já Em 1972 início as atividade de avião na região quando, chequei e economia era muito pequena e parada na época quando chequei tava \$ 6 reis a grama do ouro vi e para cá fazer taxi aéreo.

Em 72 tava ruim e em 73 já teve uma leve melhorada de uns 10% em 74 ai por diante vi e para o Pará com avião de 72 para 73 30% foi quando melhorou cresceu

o movimento a mudança com aparecimento do aeroporto foi muito bom devido a segurança para as aeronaves fico melhor.

“E foi muito movimentada muitas decolagem ganhei muito dinheiro lá com taxa aéreo os avião não paravam só para ao seu abastecimentos ou para fazer uma revisão mecânica.”

Entrevista:4 Dario Correia Sobrinho



Figura 9: Piloto Dario Correa Sobrinho
Fonte: Cleison Madian, 2017

Nascido em Sorocaba São Paulo onde tudo começou “o fluxo de avião vamos diz assim chegava dois três avião de fora então foi aumentando de um tanto que chegou ater 400 avião aqui foi iniciado em 1980 tudo gerava entorno de garimpo a maioria comercio não tinha pecuária, madeireira onde vinha garimpeiro vinha do nordeste Maranhão, Ceará, piaui.”

Gerou um bom dinheiro muito grande na cidade onde o ouro passa aqui era vendido onde mas tinha era compra de ouro e comercio com farmácia. Na Hugo de Mendonça tinha mais ou menos uma 15 a 20 compra de ouro teve muitos com próprio da alvorada tinha um lanche ai mudou de ramo para outro.

“Ficou só lembrança no aeroporto o dia não tinha nascido já tinha gente voando com Careca, Toledo e muito outros eu mesmo fiz isso quando dava 05:00 hora, era pra pega o tempo bom era tempo de voltar e carregava ai depois só pela 10;00hrs devido a serração que existia na área”.

Entrevista:5 Francisco Ivanaldo Leite



Figura 10; trabalhou no aeroporto Francisco Ivanaldo Leite(bundão)
Fonte: Cleison Madian, 2017

Movimento era garimpo tinha as agencia para manda as encomendas muitos voo tinha o avião da FAB – Força Aérea Brasileira, quase todas as semana estava na cidade era houve uma mudança de aeroporto onde devido manutenção da pista onde ele foi para o Miritituba ai voltou de novo para mesmo local mandado baste encomendas para os garimpos.

O aeroporto foi muito importante tinha um movimento muito bom tinha dia que era despachado mais ou menos 250 voo por semana tinha o dinheiro que Era bom o que segundo o senhor Francisco ganhava de dia gastava de noite no outro dia tinha de novo garantido era solteirão mesmo, depois que Nilson pinheiro parou ai foi quando surgiu as balsa e sempre foi bom.

“Eu não sei ne explica para voce foi tanta história boa das pessoas com o finado. Leo, Zé Arara, Didi gomes, finado Truti tudo era dono de agencia tem horas que me dá uma lembrança daquele tempo as vez nem lembro de certas coisas.”

Entrevista:6 Nivaldo Rodrigues da Silva



Figura 11; trabalhou no aeroporto Nivaldo Rodrigues da Silva (cabeça)
Fonte: Cleison Madian, 2017

Segundo o entrevistado Nivaldo nesse período “era um movimento muito grande nego só chegando e já voltando muitos avião, rolava muito dinheiro o garimpo de do patrocínio colocava na lona para em chugavar o ouro por que não dava tempo, o que ficou de lembrança foi só as terra para lote ar uma cidade sem o aeroporto não e nada.”

“Eu comecei lá lavando avião muitos hoje são piloto outro morrem ou estão aposentado isso quando o papai não levava nós para roça ai já ai direto para o aeroporto tinha dia que eu ia duas vezes em garimpo diferente com os piloto quando mãe procurava por min estava voltado já lá quase era uma piloto devido as condição que meus pais não tinha para inverter em min, lá fazer muito amigos na aquele tempo era farto as coisa o que era conseguido no dia de trabalho era gosto sabendo que no dia seguinte tava garantido.”

4 RESULTADO DA PESQUISA

A presente pesquisa se baseou-se em alguns questionamentos que foram respondidos ao longo da construção da referida monografia. Foi questionado sobre a importância econômica do antigo aeroporto para a cidade de Itaituba? E chegou-se à conclusão de que o mesmo foi muito importante para a cidade de Itaituba o antigo aeroporto velho onde ele gerou muito empregos e também ajuda a varia família. Como daquele garotos que trabalhavam tanto na lavagem de aviões, outro foram fazer curso de aviador, e também outro faram ser mecânico de avião.

O velho aeroporto tinha sua particularidade de vido ele está próximo das áreas garimpeiras e está num ponto bem estratégico onde posava o avião da FBI onde o mesmo trazia suprimento para o 53BIS localizado nesta cidade, ele também era o ganha pão dos filho de desta cidade onde lá segundo "prof. Regina Lucirene a noite depois que passava o intenso fluxo dos aviões tinha umas ave chamada bacurau onde ele pegava para come."

Quanto nos desembarques das mercadorias onde elas muitas das vezes era arremessada das própria aeronaves, era só feita uma clareira em seguida o avião fazia um sobre voo onde era para arremessa as mercadorias que era colocada em quatro saco de fibra nomeava para o seu destinatário.

E em relação sobre as principais contribuições do antigo aeroporto para a formação da cidade itaitubense? Concluiu-se que devido ao grande fluxo das aeronaves foi de suma importância sua criação neste município onde com isso a cidade só teve a ganha onde ela ficou sendo mais conhecida atraindo pessoas de quase toda a região de do Brasil onde muitos deles acabaram ficando e formando sua família.

E também com isso o aeroporto saiu do centro da cidade devido sua localização e dano espaço para na área que ele era para ser loteado onde hoje residem varia família, os itaitubense acabaram ganhado sua mais nova pista de voo com mais segurança e mais estrutura.

Com o objetivo de leva ao público como era a trajetória do aeroporto velho, através da memória com o uso da oralidade dos mais antigos que residiram nesta cidade naquela época, buscou-se resgatar a importância para contribuir com diversas

atividade de transporte e de manutenção dos visitantes e de garimpeiros e moradores locais.

Também foi feito o registro da história do surgimento do aeroporto velho de Itaituba /PA, procurando aprofundar conhecimento sobre a importância econômica local. Resgatando a memória dos antigos garimpeiros e pilotos que fizeram uso do referido aeroporto.

5 CONCLUSÃO

O que o acadêmico já sabia era o lugar onde está localizado a vila militar e hoje a nova prefeitura foi um dia o aeroporto mais movimentado do mundo com pousos e decolagens durante o auge do ouro no município de Itaituba, isso fez com que ganhou destaque no mundo onde durante o dia todo chegou a ser contabilizado mais ou menos 100 pousos e decolagem. E também havia fila para decolagem até que um dia duas aeronaves chegaram a ficar uma encima de outra.

A fundamentação teórica serviram muito para ser ter uma base principalmente com o tema do Tcc onde ele vai dar um suporte total do tema, o conhecimento do tema no qual ficou bem curioso foi o fato de como eram as aeronaves desde primeiro protótipo até o de hoje, teve uma grande evolução onde o pai da aviação teve muito trabalho para elaborar o 14 bis, em seguida teve vários outros sendo o que realmente alavancou aviação no Brasil foi logo depois desde grande marco que foi até dia atuais pelo pai da aviação Santos Dumont .

Até hoje quando se fala em avião lembra-se logo da Segunda Guerra onde os tipos de avião foi usado para transportar armas isso levou o pai da aviação ficar decepcionado vendo sua invenção sendo utilizada para matar as pessoas que eram utilizado pelos pilotos, em seguida teve outro ciclo das empresas de transporte aeronaves onde foi feita a linha de taxi aéreos.

Peter Burkert, com a História da escrita fez o acadêmico tê-lo com base para abordar os assuntos com qualitativa e também relata uma História oral foi de fundamental importância este autor, Wilson Pereira da Silva com; O livro voo noturno onde ele fala da História dos garimpos e dos primeiros garimpeiros da região onde os aviões eram usados para transportar mais material do garimpo para o trabalho com o conforto das pessoas que iam para cima de tambores de combustível sem qualquer segurança, e também as péssimas condições da pista onde as aeronaves faziam seus pousos e decolagem .

O autor relata que com tempo teve um dono de garimpo chegou até levar um trato desmontado para o garimpo para facilitar o trabalho e com isso fazer a pista para pouso e decolagem de avião no meio da floresta amazônica.

Os livros que foram usados para metodologia são de autores bem renomados onde se teve-se um grande embasamento junto às suas teorias onde haja visto que

eles usavam método e técnicas de fácil entendimento para os acadêmicos onde ficou bem claro com dever prosseguir com o roteiro.

Os instrumentos que foram usados para chegar até esta conclusão foram de suma importância para a pesquisa onde as mesma deixam bem claro com se deve abordar um pessoa quando ela está se todo entrevistada, ou seja, deixa que ela fale e em momento algum interromper deixando assim ela bem à vontade com se fosse uma conversar absolutamente normal.

Este trabalho será grande utilidade para as pessoa que não tenham nascido na aquele época pois, o mesmo tinha na sua família pai ou tio avo que quando teve as primeira fofoca de ouro na cidade de Itaituba onde teve várias pessoa, que saíram da sua cidade região para ganhar ouro onde os mesmo chegaram até mesmo perderem as suas vida atrás de vida melhor, outros até nos dia de hoje estão em garimpo com vergonha da sua família. E mostra as também como era naquele tempo o aeroporto o grande fluxo de avião

O foco maior será os acadêmicos devido ao fácil acesso onde este mesmo público está ligado diretamente devido os professores em incentiva-los a buscar a leitura e fazer também enaltecer um pouco mas a História do nosso município de como foi tão importante para o mundo.

A sugestão que fica para futuras pesquisas, que possam rever um pouco mais da História do município, que ela é de suma importância para a nossa sociedade e para os futuro Historiadores que viram ainda e também escrever um pouco da cultura itaitubense que não foi muito fácil para os desbravadores da aviação em itaitubense.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Djalмира de Sá. **História do município de Itaituba: Importância econômica e Geopolítica na Amazônia Legal, na Mesorregião do Tapajós e no Estado do Pará.** Curitiba: CRV, 2012

BIELSCHOWSKY, Pablo - **A EVOLUÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO BRASILEIRO.** Revista Eletrônica Novo Enfoque, Ano 2011, v.13.n.13.p.72-93

BURKER, Peter. **A escrita da História.** São Paulo: Paulista, 1992.

CARDOSO, Leandro G. **A aviação de combate na Primeira Guerra Mundial.** www.uol.com.br acesso em 13/03/2016 as 22:00 horas.

FILHO, Jânio Felix: **Amazônia beleza e verdade dos rios / Jânio Felix Filho.** São Paulo. All print Editora, 2013.

GOFF Jacques le; **A História nova,** São Paulo: Martins fontes, 1988.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico.** São Paulo: Cortez, 2002.

SILVA, Wilson da Pereira- **Voo noturno: memória da aviação nos garimpos do baixo Amazonas.** São Paulo scorterci, 2015.

Obs: Os entrevistados permitiram o uso de suas imagens e informações na referida pesquisa.

Fontes orais

Almir Pereira Rodrigues

Dario Correia Sobrinho

Fagner Domingos Fonseca

Francisco Ivanaldo Leite

Nivaldo Rodrigues da Silva

Regina Lucirene

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Djalмира de Sá. **História do município de Itaituba: Importância econômica e Geopolítica na Amazônia Legal, na Mesorregião do Tapajós e no Estado do Pará.** Curitiba: CRV, 2012

BIELSCHOWSKY, Pablo - **A EVOLUÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE AÉREO BRASILEIRO.** Revista Eletrônica Novo Enfoque, Ano 2011, v.13.n.13.p.72-93

BURKER, Peter. **A escrita da História.** São Paulo: Paulista, 1992.

CARDOSO, Leandro G. **A aviação de combate na Primeira Guerra Mundial.** www.uol.com.br acesso em 13/03/2016 as 22:00 horas.

FILHO, Jânio Felix: **Amazônia beleza e verdade dos rios / Jânio Felix Filho.** São Paulo. All print Editora, 2013.

GOFF Jacques le; **A História nova,** São Paulo: Martins fontes, 1988.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico.** São Paulo: Cortez, 2002.

SILVA, Wilson da Pereira- **Voou noturno: memória da aviação nos garimpos do baixo Amazonas.** São Paulo scorterci, 2015.

Obs: Os entrevistados permitiram o uso de suas imagens e informações na referida pesquisa.

Fontes orais

Almir Pereira Rodrigues

Dario Correia Sobrinho

Fagner Domingos Fonseca

Francisco Ivanaldo Leite

Nivaldo Rodrigues da Silva

Regina Lucirene



APENDICE

- 1-Data de Nascimento local de origem?
- 2-voce nasceu em Itaituba ou veio de outro lugar?
- 3-quando enquanto voce iniciou as atividade no antigo aeroporto?
- 4- como era a economia da cidade naquela época?
- 5-quais foram as transformação na encomia da cidade?
- 6-qual foi a contribuição econômica do uso do antigo aeroporto pra cidade de Itaituba?
- 7- qual a importância histórica do antigo aeroporto de Itaituba para o desenvolvimento?