

NOS CÉUS DA CIDADE PERFUME: HISTÓRIA E MEMÓRIA DOS PRIMEIROS ANOS DE VIDA DO AERoclUBE DE NOVA IGUAÇU: Décadas de 40 e 50.

Marcos Paulo Mendes Araújo¹

Resumo

A partir de pesquisas realizadas em diversos números do jornal Correio da Lavoura, foi possível identificar na história iguaçuana alguns interessantes fatos sobre a criação do campo de pouso da cidade de Nova Iguaçu na década de 1940, bem como dos seus primeiros anos de existência na década seguinte. Com o desenrolar da 2ª Guerra Mundial, uma parte da sociedade iguaçuana, capitaneada pela então “elite da laranja”, a fim de apresentar seu patriotismo concebeu a criação de um campo de pouso na cidade de Nova Iguaçu logo após a ocorrência de um pouso de emergência de uma aeronave militar que havia decolado do aeroporto militar localizado no histórico Campo dos Afonsos.

Palavras-chave: aeroclube; História Social; memória.

Abstract

From surveys conducted in several numbers of the newspaper Correio da Lavoura, was identified in Iguaçu history some interesting facts about the creation of the airfield in the city of Nova Iguaçu in the 1940s, as well as its early years in the next decade. With the development of the 2nd World War, a part of Iguaçu society, headed by then "elite of the orange", to present their patriotism, conceived the creation of an airfield in the city of Nova Iguaçu, in the immediate aftermath of an emergency landing of military aircraft that had taken off from the military airport located in the historic Campo dos Afonsos.

Keywords: airfield; Social History; memory.

Situado em frente à avenida que recebeu em 22 de outubro de 1951 o nome de Aeroclube², durante a gestão do prefeito Luiz Guimarães, o campo de pouso da cidade de Nova Iguaçu sempre chamou nossa atenção pela grandiosidade de sua pista, bem como, pelo pouco interesse das pessoas em sua história.

¹ Professor da Faculdade FUCAPI (Manaus – AM). Coordenador do Curso de Pós-Graduação em História do Brasil (UCP/IPETEC). Mestrando em História do PPGH da Universidade Federal do Amazonas. Doutorando em Ciências da Educação pela Universidad Nacional de Cuyo (Mendoza – Argentina). Pesquisador Bolsista da FAPEAM.

² A avenida mudou de nome em 1959. Através do Decreto n. 322 de 21 de agosto, passou a se chamar Av. Governador Roberto Silveira. Essa mudança ocorreu na gestão do prefeito Sebastião de Arruda Negreiros.

Em meio à agitação provocada pela 2ª Guerra Mundial, na semana que o presidente Getúlio Vargas instituiu o cruzeiro como unidade monetária, em uma época em que os refrigerantes mais consumidos eram o guaraná Sissi e a gasosa, e as pessoas entregavam ao governo, peças de metal, velhas e quebradas, destinadas ao esforço de guerra, nasceu o projeto de criação do aeroclube de Nova Iguaçu.

Segundo uma matéria publicada no Jornal O Globo³ sobre a situação do aeroclube de Nova Iguaçu em 2005, o então presidente Irapuan Coutinho informou que a construção do clube aeronáutico na cidade surgiu depois que um avião militar que havia decolado do Campo dos Afonsos foi obrigado a realizar um pouso de emergência na cidade em uma área até então ocupada pelos laranjais que tornaram a cidade muito conhecida no passado.

Mas antes de passarmos à temática central de nosso objeto de investigação, vale registrar que nossa pesquisa foi produzida basicamente a partir das leituras realizadas nos jornais Correio da Lavoura das décadas de 40 e 50.

Fundado em 22 de março de 1917 por Silvino Hipólito de Azeredo, o periódico passou a circular na cidade de Nova Iguaçu semanalmente. Trazia em suas páginas assuntos variados de interesse da sociedade iguaçuana, entre os quais, matérias voltadas para produção de cítricos, principalmente de laranjas, que eram o “carro chefe” da economia da cidade na primeira metade do século passado.

Desde o início de seu aparecimento, o periódico publica matérias de cunho político, esportivo, cultural, além de outras abordagens relacionadas à educação, saúde e lazer. Também possui um espaço significativo destinado aos empresários locais interessados em promoverem seus mais variados produtos.

Enfim, o Correio da Lavoura, desde 1917, passou a fazer parte do cotidiano da cidade de Nova Iguaçu, tornando-se em pouco tempo um importante veículo de comunicação escrita e exercendo um destacado papel sociocultural não só no município, mas em toda a Baixada Fluminense.

O dia 04 de outubro de 1942 foi escolhido para realização da primeira reunião visando à criação do campo de pouso municipal. A data foi alvo de uma matéria publicada no Jornal Correio da Lavoura (CL), que informou⁴ aos leitores que havia

³ Jornal O Globo. Caderno: Baixada, do dia 25 de dezembro de 2005.

⁴ Correio da Lavoura, edição número 1.333.

ocorrido na referida data uma assembleia no Esporte Clube Iguazu com o propósito de criação da 1ª Diretoria do Aeroclube de Nova Iguazu.

Na assembleia, reuniram-se algumas das pessoas mais influentes da sociedade iguaçuana. A presidência ficou a cargo do prefeito Ricardo Xavier da Silveira, tendo como secretários os senhores Sebastião Herculano de Matos e Antônio Pinheiro Guimarães Victory, além dos escrutinadores, os senhores Pedro Regina Sobrinho e Carlos Porto Dias. Nessa ocasião, foi aprovado o 1º estatuto do Aeroclube e escolhida a 1ª diretoria⁵.

Na ocasião, foi proposto pelo senhor Nelson Ramos, o nome do coronel Henrique Raymundo Dyott Fontenele para presidência de honra do aeroclube. Também na ocasião, os presentes foram informados pelo prefeito, e agora Presidente do aeroclube, que o mesmo já nascia com dois aviões, um deles doado pelos funcionários da prefeitura e o outro doado pelo senhor Assis Chateaubriand.

Sobre os aviões, mais especificamente, o que foi doado pelos funcionários da prefeitura, assim se referiu o Correio da Lavoura:

Foi feito um abaixo assinado pelos servidores municipais da prefeitura de Nova Iguassú com a intenção de contribuir com o desenvolvimento da aeronáutica no município. Nesse documento os funcionários solicitaram ao prefeito que fosse realizado um desconto de um dia de trabalho durante três meses, a contar de setembro de 1942 a fim de colaborar com a compra de um avião de treinamento para o aeroclube. O avião deveria chamar-se: Nova Iguassú. A madrinha de batismo do avião deveria ser a senhorita Alzira Vargas do Amaral Peixoto⁶.

Ainda no Correio da Lavoura, em sua edição do dia 06 de setembro de 1942, ou seja, aproximadamente um mês antes, foi publicado um despacho do Sr. Ricardo Xavier da Silveira, com o seguinte teor: “Autorizo, cabendo-me felicitar o corpo de funcionários da prefeitura pelo gesto cívico altamente expressivo de grande

⁵ Presidente: Ricardo Xavier da Silveira, 1º Vice-presidente: Abelardo Pinto, 2º Vice-presidente: Orlando Muniz Dias Lima, 1º Secretário: Rui Berçot de Matos, 2º Secretário Fernando Nunes Brigagão, 1º Tesoureiro: Júlio Gurgel, 2º Tesoureiro: Nelson Ramos, Conselho Fiscal: Vasco Freitas Barcelos (em sua homenagem o maior posto de saúde da cidade recebeu seu nome); Renato Pedrosa; Ceil Cunha Tinoco; Plínio de Castilho e Tenório Cavalcanti.

⁶ Jornal Correio da Lavoura – edição número 1.333 de 04/10/1942

patriotismo e dedicação ao município. Remeta-se a tesouraria a fim de ser feito o desconto por ocasião do pagamento”⁷.

Para o então editor do jornal, o senhor Luiz de Azeredo, “tal gesto, sobre ser altamente patriótico dá um exemplo muito expressivo da coesão dos iguaçuanos, no momento em que todos os brasileiros são convocados para a defesa da pátria”. Essa opinião publicada na mesma edição do dia 06 de setembro serve para demonstrar que existia por parte da população da cidade o mesmo sentimento patriótico que tomou conta das ruas de algumas cidades brasileiras naquele período (CASTELLO BRANCO: 1960, p. 70).

Nos meses seguintes à criação do aeroclube, os membros da diretoria tomaram algumas decisões para tornar o mesmo mais dinâmico e eficiente. Para isso, foram realizadas duas reuniões, nos dias 16 e 30 de outubro de 1942, respectivamente. Nessas ocasiões, decidiram e informaram, entre outras coisas que:

- A admissão de novos sócios ocorreria mediante pagamento de Cr\$ 50,00 até o dia 31 de dezembro de 1942;
- A comissão para a elaboração do Projeto do Regimento interno seria formada por: Orlando Muniz⁸, Fernando Nunes e Rui Berçot.
- As reuniões da diretoria do aeroclube ocorreriam toda primeira sexta-feira de cada mês;
- A sede provisória do aeroclube ficaria no Esporte Clube Iguaçu;
- Moriah Fragoso de Azevedo e Silva havia ofertado três volumes encadernados da Revista Asas;
- Que haviam tomado providências para legalizar e regulamentar o Aeroclube.

Na edição do jornal Correio da Lavoura, do dia 10 de janeiro de 1943, foram publicadas as resoluções dos dias 27 de novembro e 04 de dezembro do ano anterior. Nessas datas, a diretoria confirmou que os emolumentos pelo registro do estatuto não foram cobrados pelo Sr. João Bittencourt Filho. Também ficou registrado o cancelamento das inscrições dos sócios que não pagaram a mensalidade até o dia 30 de novembro, desta forma, foram canceladas as inscrições das seguintes pessoas: Pedro Regina Sobrinho, Délio Guimarães, Carlos Porto Dias, Pacheco Marquês e Lisandro Schenkel.

⁷ Jornal Correio da Lavoura – edição número 1.329.

⁸ Na época, o mesmo, que era Advogado, possuía escritório na rua: Alfredo Soares, 123.

Apenas para situar os leitores sobre a criação do Aeroclub de Nova Iguaçu dentro de um contexto maior, vale registrar que durante a investigação que resultou na escrituração deste trabalho, encontramos, em diferentes edições do jornal Correio da Lavoura, várias matérias sobre o esforço de mobilização financeira e humana do Brasil para conseguir preparar e enviar à Itália um contingente militar a fim de auxiliar os aliados na luta contra os países do eixo.

Entre tais esforços, encontramos matérias tratando da compra de diversos equipamentos, entre os quais, potentes estações de rádio, oficinas de reparação e muitos outros equipamentos exigidos por uma Força Aérea moderna e que acabaram colaborando com o progresso de inúmeros projetos aeronáuticos no Brasil após o término da Segunda Guerra Mundial.

A participação do Brasil na 2ª Guerra Mundial contou com uma força militar composta por homens do Exército Brasileiro, que totalizou aproximadamente 25.334 homens, sob o comando em chefe do General João Batista Mascarenhas de Moraes, bem como os militares da Força Aérea Brasileira, que formaram o 1º grupo de caça (CALMON: 1959, p. 2263).

Contava o Brasil, à época, uma população de aproximadamente 41.570.341 habitantes, dos quais, 1.563.787 estavam no estado do Rio de Janeiro (BUYERS, 2004, p. 46), o mais populoso do país. Nesta mesma época, Nova Iguaçu já despontava como uma das cidades mais populosas do Brasil.

Sobre os soldados brasileiros, assim pronunciou o seu comandante na sua obra “A FEB pelo seu Comandante”:

Os expedicionários brasileiros mal preparados psicologicamente sofreram e venceram, mais que quaisquer outros, desde a travessia do Atlântico até a frente de batalha, situações difíceis e vexatórias, que se sucediam continuamente diante do desconhecido da guerra (MORAES, 1964, p. 124).

Neste cenário de grande apreensão, receios, dúvidas e comoção nacional, principalmente pelo início dos “afundamentos de navios brasileiros da navegação de cabotagem e atlântica” (COUTINHO: 1956, p. 379), que o Aeroclub de Nova Iguaçu teve suas atividades diminuídas a ponto de deixar de aparecer por muitos anos nas páginas do Jornal Correio da Lavoura.

Em nossas investigações, encontramos nos jornais dos anos subsequentes à criação do Aeroclube, apenas registros de atividades de cunho administrativo, não tendo sido encontradas nenhuma referência às atividades sociais realizadas pela diretoria, ou mesmo, matérias sobre atividades aeronáuticas, o que mudaria no final daquela década.

Em 1949, algo interessante nos chamou a atenção. Uma matéria publicada no dia 25 de agosto nos pareceu demonstrar que a diretoria do Aeroclube estava motivada e disposta a investir no crescimento do mesmo. Na edição n. 1.710, o CL publicou que os senhores Abelardo Pinto, Antônio de Freitas Quintela, Alberto Nogueira, Emanuel Monteiro dos Santos e outros membros da diretoria haviam deliberado pela reanimação do Aeroclube.

Para isso, foi decidido que o esforço de reativação do aeroclube de Nova Iguaçu contaria com os seguintes aspectos:

- 1) Compra de um avião de quatro cilindros (que foi pintado de amarelo) e de um planador;
- 2) Encomenda de outros aviões à Mesbla, só faltando à assinatura do Sr. Assis Chateaubriand;
- 3) Construção da sede em estilo rústico com um complexo esportivo;
- 4) Construção de um hangar para cinco aviões.
- 5)

Antes de continuarmos tratando da nova etapa de desenvolvimento do Aeroclube de Nova Iguaçu, não podemos deixar de registrar a importância de dois homens no esforço de trazer a aviação para a cidade de Nova Iguaçu.

Foram eles, os prefeitos Ricardo Xavier da Silveira e Bento Santos de Almeida. O primeiro por sua tarefa de incentivador da criação do Aeroclube e o segundo por continuar com o esforço e também pela construção do Campo de Pouso (foto 1).



Imagem 1: Prefeito Bento Santos de Almeida (de branco), ao seu lado, Teófilo (encarregado da terraplanagem), Trajano (tratorista da direita), Oswaldo (tratorista do meio) e Francisco José do Valle (na esteira). Foto do IHGNI (doação do Sr. Edmundo Soares). Fonte: Arquivo do IHGNI.

A fotografia acima foi encontrada nos arquivos do Instituto Histórico e Geográfico de Nova Iguaçu, onde podemos ver o prefeito da cidade próximo a duas máquinas que trabalharam nas obras de terraplanagem do campo de pouso. A legenda da foto foi feita a partir das informações do saudoso professor Ney Alberto Gonçalves de Barros.

Nossas investigações continuaram nos arquivos do jornal Correio da Lavoura, onde foram encontradas interessantes referências ao Aeroclube ao longo dos anos 50. Muitas informações foram obtidas. Abaixo, procuramos destacar as que foram consideradas mais relevantes para o funcionamento do mesmo.

Na edição do dia 1º de janeiro de 1950, o Correio da Lavoura publicou matéria que anunciava a formação de um novo conselho diretor para instituição. Essa diretoria foi eleita através de uma assembleia realizada no dia 19 de dezembro de 1949, e nela foram escolhidos os seguintes conselheiros: para o conselho deliberativo os senhores Alberto N. Neto, A. P. Guimarães Victory, José de Moura, Carlos Porto Dias, João Ferreira, Ademar de Paula, Artur Mauricio Lemos, Valter Borghi, João Vieira Fernandes, Dr. Manuel de Carvalho Florence, Dr. Mauro Freire de Arruda, Antenor Magalhães, Abelardo Pinto, Nicolau Rodrigues da Silva, Custódio José da Silva. Para suplentes: Wilson Cabral, Dr. Renato Pedrosa, Roberto Cabral, Alvarino Coutinho e Dr. Júlio Góes. Conselho fiscal: Alziro D'ávila Junior, Obertal Santos, Sílvio Sampaio Diniz. Diretoria:

Presidente: Antônio de Freitas Quintela; Vice-Presidente: Emanuel Monteiro dos Santos; Secretário: Wilgberto Tinoco de Carvalho; Tesoureiro: Fausto Mendonça Ladeira; Diretor Social Esportivo: Artur Mauricio de Lemos; Bibliotecário: Carlos Francisco Acioly; Contabilista: Hélio P. Mendes⁹.

Ainda no mês de janeiro de 1950, foi publicada uma nota sobre um baile de máscaras carnavalesco que seria realizado na cidade por iniciativa do Aero clube¹⁰.

Os festejos carnavalescos promovidos pela diretoria do clube contaram com uma programação bastante diversificada. Nos dias 19, 20 e 21 de fevereiro, ocorreram bailes de carnaval nos salões do grupo escolar Rangel Pestana, começando às 22 horas e terminando às quatro da manhã do dia seguinte.

No dia 20 (segunda-feira), ocorreu a matinê infantil entre 15 e 18 horas. Esse baile contou com um concurso de fantasias. Também foram realizados os bailes de jazz com a orquestra de Permínio Gonçalves. Para participar desses bailes, as pessoas interessadas deveriam adquirir seus ingressos na secretaria do clube, situada na Avenida Marechal Floriano Peixoto, 2.434. O valor da mesa para quatro pessoas era de Cr\$ 100,00 (cem cruzeiros)¹¹.

Para montar a estrutura das festividades carnavalescas, a diretoria do aeroclube contou com a colaboração das seguintes pessoas: irmãos Coutinho, família Borghi, família de Adriano Maurício, Nestor de Paula Simões, Antônio Quintela, Ademar de Paula, Carlos Acioly e Nicanor Pereira¹².

Também foram encontrados nos arquivos do Correio da Lavoura referências à realização da Festa da Asa. A festividade ocorrida na segunda semana de outubro contou com baile, provas desportivas e a escolha de uma rainha e duas princesas. A comissão da venda dos votos foi composta por Alvarino Coutinho, Valter Borghi, João Ferreira, Nicanor Gonçalves Pereira, Carlos Porto Dias, Manoel Pereira Dias, Raul Antônio da Silva Junior, José Baroni (pepino), Felipe Mitre e Helio Soma.

Sobre a venda dos votos, o regulamento determinava que o fim ocorreria no dia 30 de setembro e que cada voto custaria Cr\$ 1,00 (um cruzeiro). Para o posto de rainha, a partida seria Cr\$ 20.000, e ganharia quem tivesse mais votos. Na data dos

⁹ Jornal Correio da Lavoura, edição número 1.711.

¹⁰ Jornal Correio da Lavoura, edição número 1.715 de 29 de janeiro de 1950.

¹¹ Correio da Lavoura. Edição 1.717 de 12 de fevereiro de 1950.

¹² Correio da Lavoura. Edição 1.718 de 19 de fevereiro de 1950.

festejos do Dia da Asa, seriam inaugurados a sede do clube no campo de pouso, o estande de tiro e a quadra de tênis.

Para os preparativos, foram nomeados como membros da comissão de festejos os senhores: Antônio Freitas Quintela, Emanuel Monteiro, Carlos Francisco Acioly, Artur Mauricio e Fausto Mendonça¹³.

Encontramos, também, nos registros do ano de 1950, uma referência à Taça Correio da Lavoura de Tiro, que ocorreu no estande de tiro do Aero clube de Nova Iguaçu¹⁴.

No dia 29 de dezembro de 1951, foi coroada, como a Rainha da Asa de 1952, a senhorita Latifa Simão, que venceu o concurso com 17.523 votos, tendo como princesas as senhoritas Norma Baroni (9.030 votos) e Teresinha Amaral (2.358 votos). Sobre essa escolha, assim se referiu o CL em sua edição de 23 de dezembro de 1951:

Conforme já noticiamos, foi eleita por expressiva maioria de votos Rainha da Asa de 1952 do Aero Clube de Nova Iguaçu, a graciosa Srta. Latifa Simão.

Trata-se realmente de uma senhorinha que bem representa a graça e a simpatia da mulher iguaçuana, recaindo a escolha sobre uma de suas filhas, pois nasceu em Nova Iguaçu e aqui foi educada.

Assim, na festa que o Aero Clube vai realizar no dia 29 próximo, no Grupo Escolar Rangel Pestana, a nossa elite terá a oportunidade de assistir à coroação da Srta. Latifa, festa esta que constituirá esplêndido acontecimento em nossa cidade¹⁵.

Além da Srta. Latifa Simão e das princesas mencionadas acima, também participaram do concurso as senhoritas: Maria Lúcia Pedrosa, Alzirita Coutinho e Marília Castro Bertolini.

Também foram encontradas algumas referências sobre o Aero clube de Nova Iguaçu no livro do médico Deoclécio Dias Machado Filho, intitulado “À sombra dos Laranjais”. Segundo o autor, no ano de 1953, foram realizadas duas festas. Em junho, foram realizadas as comemorações de São João e São Pedro, e no dia 13 de setembro aconteceu a concorrida festa havaiana (MACHADO FILHO, 1953, p. 43).

Na mesma obra, encontramos outras duas referências. A primeira delas trata das obras de revitalização do aeroclube, entre os anos de 1952 e 1953, que foram

¹³ Correio da Lavoura. Edição 1.747 de 10 de setembro de 1950.

¹⁴ Jornal Correio da Lavoura. Edição 1.755 de 05 de novembro de 1950.

¹⁵ Essa referência foi tirada da edição publicada na edição de 20 de janeiro de 2007, página 3 na coluna Nossa Memória.

levadas a cabo pelos senhores Abelardo Pinto, Antônio de Freitas Quintela, Alberto Nogueira Netto, Emanuel Monteiro dos Santos, que, entre outras coisas, adquiriram planadores para o Aeroclube junto à Mesbla através do financiamento de Assis Chateaubriand.

A outra passagem trata do baile de *réveillon* que seria realizado no salão do Instituto de Educação Rangel Pestana, no centro de Nova Iguaçu, no dia 31 de dezembro de 1953, organizado pela diretoria da instituição.

Também foi encontrada uma referência ao Aero Clube de Nova Iguaçu no volume dois da História Geral da Aeronáutica Brasileira. Trata-se de uma menção aos aviões M-9 fabricados no início dos anos quarenta e que, por problemas de várias ordens, não tiveram continuidade. Segundo o texto;

Os M-9 dispersaram-se. A maioria foi para Porto Alegre, incorporada às unidades da Base Aérea, outros foram doados a vários aeroclubes pelo Brasil afora, e dois foram destinados, em 1943, à recém-criada Fábrica Nacional de Motores, com a finalidade de servirem como aparelhos de prova e experimentação. No total foram fabricados 41 aparelhos, incluindo um protótipo. Os Muniz M-9 tiveram vida muito longa, e um dos últimos, o PP-RSH, ainda voava e servia como aeronave de instrução no Aeroclube de Nova Iguaçu, no Rio de Janeiro, em março de 1958 (SIQUEIRA, 2000, p. 527).

Sabemos que outras pesquisas sobre o Aeroclube de Nova Iguaçu necessitam ser realizadas. Também sabemos que as fontes não estão facilmente disponíveis, e que muitas pessoas que poderiam contribuir com uma memória oral sobre o espaço não se encontram mais entre nós. Mesmo assim, acreditamos que são necessárias ainda, muitas pesquisas sobre o campo de pouso, seus atores e principalmente sua relação com a sociedade iguaçuana.

Nossa pretensão com este trabalho é apenas apresentar um breve histórico da criação e dos primeiros anos de vida do Aeroclube de Nova Iguaçu a partir de uma investigação realizada nos arquivos do Jornal Correio da Lavoura e apoiada em algumas fontes bibliográficas utilizadas para contextualizar a pesquisa. Esperamos que os pesquisadores interessados possam contribuir para a história e a memória do Aeroclube de Nova Iguaçu com outras informações.

Também encontramos no CL, a letra da música “Azas do Progresso”, de autoria do folclorista e poeta paraense Francisco Manoel Brandão. A música foi feita em homenagem ao Aeroclube de Nova Iguaçu e aos brevetados de 1951, tendo sido

publicada na edição número 1.814 do Jornal Correio da Lavoura, publicado no dia 23 de dezembro de 1951.

Azas do Progresso

Letra e música de Francisco Manoel Brandão.

I

Azas pelo espaço, Abertas de par em par!
 Mensageiras do progresso!
 Senhor eterno, realidade.
 Sobre a terra, sobre o mar.

II

Acenais, no espaço infinito
 Aos heróis que não voltaram
 O adeus de todos nós!
 No trepidar dos motores
 Deixai que os bravos condores
 Levem aos céus a nossa voz.

BIBLIOGRAFIA

- ALVES, J. F. *A invasão cultural norte-americana*. São Paulo: Moderna, 1988.
- BRANDÃO, S. M. S. *Francisco Manoel Brandão*. In. <http://www.obidos.com.br/personalidades/fmb.htm>. em 11 de agosto de 2009. Acesso às 17:43h.
- BUYERS, J. W. *A História do 1º Grupo de caça: 1943/1945*. Maceió, 2004.
- CALMON, P. *História do Brasil*. Vol. VI. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1959.
- CASTELLO BRANCO. M. T. *O Brasil na II Grande Guerra*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1960.
- COUTINHO, L. *O general Góes depõe*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Livraria Editora Coelho Branco, 1956.
- MACHADO FILHO, D. D. *À sombra dos laranjais*. Nova Iguaçu: edição do autor, 1953.
- MORAES, J. B. M. de. *Memórias*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1964.
- SIQUEIRA, D. L. de. *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. Volume 2. São Paulo: Itatiaia, 2000.

SOBRE AS FONTES:

Foram consultadas as edições do jornal Correio da Lavoura das décadas de 1940 e 1950. Os jornais encontram-se agrupados por ano e foram encadernados. A sede do jornal fica localizada no centro da cidade de Nova Iguaçu na rua Luiza Lambert, 91.

No arquivo pessoal do saudoso professor Ney Alberto Gonçalves de Barros, encontramos algumas cópias de decretos originais da Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu, referentes à mudança do nome de ruas.

Fonte iconográfica: fotografia encontrada no Arquivo do Instituto Histórico e Geográfico de Nova Iguaçu. O acervo atualmente encontra-se aberto à consulta no Arquivo da Cúria Diocesana da cidade de Nova Iguaçu.