

QUANDO A ALMA DA CIDADE TEM ENDEREÇO: A PRAÇA DO AVIÃO (CANOAS, RS, BRASIL) COMO TERRITÓRIO DE IDENTIDADES, PATRIMÔNIO IMATERIAL E PEDAGOGIAS CULTURAIS

Quando el alma de la ciudad tiene una dirección:
Praça do Avião (Canoas, RS, Brasil) como territorio de identidades, patrimonio inmaterial y pedagogías culturales

When the soul of the city has an address:
the Praça do Avião (Canoas, RS, Brazil) as a territory of identities, intangible heritage and cultural pedagogies

Jairo Alberto Vieira Schutz

Arquitecto, Magíster en Educación. Universidade Luterana do Brasil (ULBRA). Canoas, Brasil.
jairo.schutz@hotmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-2235-606X>

Ricardo Willy Rieth

Profesor del Programa de Postgrado en Educación (Master / Doctorado). Universidade Luterana do Brasil (ULBRA). Canoas, Brasil.
ricardo.rieth@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-8093-3473>



Artículo basado en un proyecto de investigación y disertación de Jairo AV SCHUTZ, Pedagogías y representaciones culturales asociadas a la Praça do Avião, patrimonio cultural de Canoas, RS, presentado al Programa de Postgrado en Educación (Maestría / Doctorado) de la Universidad Luterana de Brasil (ULBRA), Canoas, RS, Brasil, en 2019.

Vista superior da Praça do Avião e seu entorno.
Fonte: Tony Capellão

RESUMO

O presente artigo aborda significados atribuídos a um espaço público produzido e transformado em referencial para Canoas, RS, bem como para a Região Metropolitana de Porto Alegre, RS, Brasil: a Praça do Avião. Apoiar-se de modo especial na pesquisa intitulada Pedagogias culturais, representações e identidades: a Praça do Avião, patrimônio cultural imaterial de Canoas, RS (Schutz, 2019). Nos últimos cem anos, habitantes, cidadãos, forasteiros, políticos, militares, governos, imprensa e movimentos da sociedade civil organizada produziram múltiplos sentidos e representações associados a esta praça, deixando evidente tratar-se de um espaço de modo algum estável ou imutável, mas em dinâmica e permanente transformação, acima de tudo, um território de conflito. Metodologicamente, aplicou-se uma análise do campo dos Estudos Culturais, tomando como artefatos documentos e imagens de acervos em arquivos, bibliotecas e órgãos públicos locais, matérias publicadas em mídia impressa e digital, além de observações in loco. Central na narrativa histórica construída foi o processo de militarização do espaço urbano de Canoas, por intervenção da Força Aérea Brasileira, tendo como epicentro simbólico a Praça do Avião, especialmente durante a segunda metade do século XX, com decorrências profundas até a contemporaneidade. A análise privilegia a explicitação da circulação e negociação de representações e identidades recorrentes, associadas a este patrimônio cultural imaterial e seu papel no âmbito de pedagogias a ele vinculadas.

Palavras Chave: Praça do Avião, espaço urbano, patrimônio cultural, patrimônio urbano e identidade cultural

RESUMEN

El artículo aborda significados producidos y atribuidos a un espacio público de la ciudad de Canoas, llamada popularmente Praça do Avião, una referencia no solo para la ciudad y su población sino que para la Región Metropolitana de Porto Alegre, RS, Brasil. Está embasado en la investigación bajo el título "Pedagogias culturais, representações e identidades: a Praça do Avião, patrimônio cultural imaterial de Canoas, RS" (Schutz, 2019). A lo largo de cien años, habitantes, ciudadanos, forasteros, políticos, militares, gobiernos, la prensa y movimientos organizados de la sociedad civil han producido múltiples significados y representaciones sobre la plaza, lo que demuestra no ser ella estable ni inmutable, siguiendo en transformación dinámica y permanente, presentándose como territorio de conflicto. Metodológicamente, se realizó un análisis desde el campo de los Estudios Culturales, tomando como artefactos documentos e imágenes de colecciones y archivos locales, bibliotecas y agencias públicas, artículos publicados en medios impresos y digitales, además de observaciones in situ. El proceso de militarización del espacio urbano de Canoas fue un elemento central en la narrativa histórica construída bajo la destacada participación de la Força Aérea Brasileira, con la Praça do Avião como su epicentro simbólico, especialmente durante la segunda mitad del siglo XX, con profundas consecuencias hasta el día de hoy. El análisis está centrado en la explicación de la circulación y negociación de representaciones e identidades recurrentes, asociadas con este patrimonio cultural inmaterial y su papel en el contexto de las pedagogías a él vinculadas.

Palabras Clave: Praça do Avião, espacio urbano, patrimonio cultural, patrimonio urbano e identidad cultural

ABSTRACT

This paper addresses meanings produced and attributed to a public space of the city of Canoas, RS, popularly referred to as "Praça do Avião" or Aviation Square, a reference not just for the city and its people, but also for the Metropolitan Region of Porto Alegre, RS, Brazil. It is based on the research titled "Pedagogias culturais, representações e identidades: a Praça do Avião, patrimônio cultural imaterial de Canoas, RS" (Schutz, 2019). In the last one hundred years, inhabitants, citizens, outsiders, politicians, the military, governments, the press and organized civilian social movements have given multiple meanings and representations to this square, making it evident that it is in no way stable or immutable, but under an ongoing permanent and dynamic transformation and, becoming a territory of conflict. Methodologically, an analysis from the field of Cultural Studies was applied, taking as artifacts, documents and images from collections in local archives, libraries and public organizations, publications in both digital and analog media, in addition to on-site observations. The militarization process of the urban space of Canoas was a key element in the historical narrative, built through marked interventions by the Brazilian air force, Força Aérea Brasileira (FAB), with Praça do Avião as its symbolic epicenter, especially during the second half of the 20th century, with far-reaching consequences until contemporary times. The analysis focuses on the explanation of the circulation and negotiation of representations and recurring identities, associated with this immaterial cultural heritage, and its role in the context of pedagogies linked to it.

Keywords: Praça do Avião, urban space, cultural heritage, urban heritage, cultural identity

INTRODUCCIÓN

O espaço público é aquele de posse coletiva, destinado ao uso comum, como ruas, praças, parques, avenidas entre outros, por onde os habitantes e visitantes circulam livremente. São espaços que podem ser abertos ou não. Muitos desses lugares, às vezes são esquecidos pelos administradores públicos, ou são planejados para atender a desejos individuais em vez de coletivos ou construídos privilegiando a tecnologia dos automóveis, não aos pedestres. Repensar estes espaços, adaptá-los às necessidades dos habitantes atuais, ou simplesmente dar-lhe uma nova resignificação, é papel da arquitetura, necessário para que ele possa ter novas apropriações.

Este artigo se apoia de modo especial na pesquisa intitulada Pedagogias culturais, representações e identidades: a Praça do Avião, patrimônio cultural imaterial de Canoas, RS (Schutz, 2019). Seu objetivo foi o de, especificamente, investigar as práticas, usos e representações da Praça Santos Dumont, conhecida comumente por Praça do Avião, em Canoas, RS [Figura 1]. Sua localização é privilegiada, situando-se às margens da BR-116, um dos trechos rodoviários de maior fluxo de veículos no país, e tinha como fundo a agência do antigo Instituto Nacional de Previdência Social (INPS), referência de localização já à época da inauguração do monumento e até os dias atuais pela Unidade Básica de Saúde instalada no mesmo prédio [Figura 2].

No ano de 1958, este espaço já era uma praça, sendo que obteve maior destaque em de 1968, quando recebeu um monumento, um avião de guerra inglês, modelo Gloster Meteor, doado à municipalidade pela Força Aérea Brasileira, após estar aposentado desde o ano de 1966.

Figura 1

A Praça do Avião.
Fonte: Jairo Schutz
Jairo, Ricardo Rieth





Figura 2

Colocação do monumento Avião, tendo ao fundo o antigo prédio do INSS.

Fonte: Foto 01289 - Acervo do Arquivo Histórico Municipal Dr. Sezefredo Azambuja Vieira

A praça é majoritariamente associada à presença da Base Aérea e dos militares na cidade. Passantes são permanentemente avisados ou lembrados da presença de militares da Aeronáutica na cidade.

Canoas faz parte da região metropolitana de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, com 323.827 habitantes, em uma área de 131,1 km², segundo censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010, e desde o início de seu povoamento urbano, iniciado em 1871, o município apresenta algumas fases demarcadas no imaginário social. “Cidade de veraneio”, “cidade dormitório” e “cidade industrial” são três caracterizações propostas por pesquisadores, sendo a segunda a mais recorrente e lembrada. A urbanização municipal deu-se a partir da transformação de grandes áreas de terras da Fazenda do Gravataí, adquiridas por famílias ricas de Porto Alegre, tornando-se casas de veraneio (Jaeger, 2018). Gradativamente, abandonou a vocação agrícola e de veraneio para tornar-se cidade dormitório e industrial. O avanço da urbanização trouxe consigo moradias e bairros sem planejamento adequado. Despertado por interesses dos comerciantes, os loteamentos foram sendo instalados de forma acentuada (Penna, Corbellini E Gayeski, 2004).

Se a praça é palco do povo, protagonista de seus próprios espetáculos, ela é espaço público de reunião, construído para e pela sociedade, imbuída de símbolos e significados, marcos centrais da constituição de trajetos, do ir e vir, ponto de chegada e partida, concentração e dispersão. Espaço para pedestres – palco representativo da dimensão cultural e histórica da cidade (Font, 2003).

Foram e seguem ocorrendo ali atos cívicos, manifestações, protestos, práticas e demonstrações de entidades, concentrações de grupos religiosos, festas populares, visitas de escolares, que acabam por definir territórios e seus vínculos, sendo por este motivo passíveis de defesa. Tais práticas refletem modos e conteúdos diversificados de disseminação do conhecimento, ou seja, correspondem a pedagogias culturais. Ensinam práticas culturais para além de espaços formais de educação, que instruem, moldam e governam corpos, que propõem aos sujeitos modos de ser e agir dentro de uma rede de significações que relacionam cultura e poder (Andrade; Costa, 2015). Este território, pelos sentidos e representações a ele atribuídos, torna-se um ponto de referência, âncora para diferentes grupos e para a comunidade urbana como um todo. Observar e percorrer a tessitura dessa rede corresponde à tentativa de compreender esse lugar como um território conformado dialeticamente por dimensões espaciais e dimensões culturais. Um lugar que transcende sua estrutura física, suportando também uma torrente de significados.

METODOLOGIA

Buscamos verificar como se constituem, manifestam e podem ser analisados a produção, mediação, circulação e consumo de representações pelos diferentes sujeitos e grupos envolvidos e os múltiplos sentidos atribuídos à Praça do Avião, compreendendo esse conjunto como patrimônio cultural imaterial, pelas práticas ali realizadas, desde os anos 1960 até a contemporaneidade. Que representações estão associadas ao avião, que descansa num pedestal de concreto e recebe o maior destaque na praça entre os anos de 1968 e 2019?

Para a realização desta pesquisa documental, combinada com observações, anotações e posteriores análises de distintos ângulos, fizemos uma coleta de informações a partir de textos, livros, revistas e jornais diversos na Biblioteca Pública Municipal João Palma da Silva, em Canoas, sendo que artigos, teses e dissertações pesquisamos em repositórios franqueados na rede mundial de computadores. Quanto aos eventos relacionados à Praça, os dados foram coletados junto às secretarias da Cultura e Turismo (SMCT) e Educação (SME). Observamos seus atores e as ocupações em dias e horários alternados. Outra fonte foram matérias jornalísticas publicadas no jornal local "O Timoneiro", fundado no ano de 1966, antes mesmo da inauguração da Praça do Avião, mas não descartando o que foi noticiado em outros jornais que ainda estão em circulação ou não.

Compartilhamos motivos e interesses investigativos de autores que dialogam com o tema dos espaços urbanos e seus usos coletivos. Caminhar pela Praça do Avião e observar o movimento no seu entorno desperta a

constatação de como “o espaço tornou-se um lugar de passagem, medido pela facilidade com que dirigimos por ele ou nos afastamos dele”. A experiência do visitante da praça contrasta radicalmente com a do indivíduo que conduz ou é passageiro em automóveis, coletivos e veículos de carga, para quem “o espaço urbano perde qualquer atrativo [...], que só deseja atravessá-lo e não ser excitado por ele” (Sennett, 2008). Por décadas, a Praça do Avião exerceu sobre os moradores de Canoas a atratividade de estar junto ao centro do município e aos principais recursos, serviços e alternativas, seja do setor público, seja do setor privado. Para eles, ir dos bairros ao “centro prometia um horizonte de desejos e perigos, a exploração de um território sempre diferente” (Sarlo, 1997). Em tempos recentes, isso se alterou profundamente, pela descentralização das ofertas em pequenos “centros” nos bairros e pela difusão de shopping centers, que no caso de Canoas são dois (Canoas Shopping e o ParkShopping Canoas), além de muitos outros na Região Metropolitana de Porto Alegre. O shopping transformou-se na praça pública que corresponde à época, e em quase todos os lugares inclui cinema, restaurantes, lojas e parques de diversão cobertos (Sarlo, 2014). Um espaço onde são assegurados alguns requisitos mínimos de cidade: ordem, claridade, limpeza e segurança, que por diversas razões foram sendo subtraídos ao centro de Canoas, inclusive à Praça do Avião [Figura 3].

Figura 3

A Praça do Avião, a BR-116 e seu entorno.
Fonte: Prefeitura Municipal de Canoas -2019



Dentre os trabalhos acadêmicos investigados, destacamos aqueles que procuraram compreender os espaços públicos de Canoas desde a perspectiva de sua população. Em um deles, foram entrevistadas 115 pessoas, sendo 83% moradores e 17% visitantes. A Praça do Avião é para os entrevistados o lugar que mais e melhor representa a imagem de cidade. No contexto geral das vias públicas, a rodovia BR 116 é apontada como a mais relevante. Percebeu-se nas respostas que o patrimônio cultural edificado não apresenta relevância no imaginário do canoense. Desvelou-se outra identidade de Canoas, a de “cidade de passagem”, devido ao grande número de movimentos pendulares realizados diariamente na Região Metropolitana, através da BR-116 e do trem de superfície - Trensurb -, que parcelam o território da cidade em três grandes áreas. Com isso, os elementos ao longo destes trajetos ganham força na construção da identidade (Becker; Pereira, 2019).

Com a tecnologia da locomoção, para além da periferia, o espaço tornou-se um lugar de passagem, medido pela facilidade com que nos dirigimos a ele ou dele nos afastamos (Sennett, 2008). Nesta passagem, em frente ao monumento do avião, há a possibilidade de contemplar

Figura 4

A Praça e ao fundo a BR-116.

Fonte: Jairo Schutz
Jairo, Ricardo Rieth



um artefato militar, um símbolo do estar alerta, da prontidão, para que, a qualquer momento, uma vez dado o comando, decole, deixando de ser um ornamento para transformar-se novamente em avião de guerra. Torna-se possível verificar um panorama de relações entre vários territórios, diferentes sujeitos, dentro de uma mesma cidade e verificar interrelações que permeiam a vivência coletiva nesse espaço urbano [Figura 4].

Passamos a abordar nos próximos capítulos Canoas, suas origens, a importância da Força Aérea Brasileira para o município, a militarização da praça e, por fim, apresentamos alguns resultados que colaboraram com a hipótese de que os espaços públicos, se necessários, podem ser resignificados.

RESULTADOS

CANOAS, SUA ORIGEM E AS PRAÇAS

A estrada de ferro que ligaria São Leopoldo a Porto Alegre, passando por Canoas, representou um marco importante para a cidade. O mesmo pode se dizer hoje em relação ao Trensurb, trem de superfície, que a sucedeu em 1985. Em 26 de novembro de 1871 teve início sua construção, sendo concluída três anos depois, em 14 de abril de 1874. Canoas desenvolveu-se no entorno da estação férrea, quando ainda pertencia aos municípios de Gravataí e São Sebastião do Caí. Com a inauguração, no mesmo ano foi realizada a abertura do primeiro loteamento junto à estação local [Figura 5].

No ano de 1935, instalou-se em Canoas o Comando Aéreo Regional - COMAR - e o processo de emancipação, antigo desejo dos canoenses, tramitou celeremente pela influência dos militares da Força

Figura 5

Antiga Estação de Canoas no ano de 1874.
Fonte: livro *Caminhos de Ferro do Rio Grande do Sul*, J. R. Souza Dias, 1987



Aérea Brasileira (FAB). Emancipado em 27 de junho de 1939, pelo Decreto Estadual N° 7839, o município foi instalado em 15 de janeiro de 1940, data lembrada no nome da principal rua do centro da cidade. Edgar Braga da Fontoura assumiu como primeiro prefeito perante 40.128 habitantes.

Desde sua fundação, os administradores tiveram que resolver muitos problemas de infraestrutura urbana, vilas operárias foram erguidas, muitas em áreas onde havia probabilidade de enchentes frequentes. Canoas é banhada pelos rios dos Sinos e Gravataí, está na Zona do Delta do Jacuí, além de possuir dentro de seus limites diversos arroios e lagos. Tendo Canoas, em função de cotas de níveis baixas, propensão a cheias, os dois primeiros prefeitos tentaram mobilizar os políticos e comerciantes influentes da época a desenvolver um centro cívico mais afastado da estrada de ferro e da estrada de rodagem, por este situar-se em terras altas, distante da faixa alagadiça. A pretensão foi hostilizada pelos líderes políticos e econômicos já estabelecidos, que entendiam ser ali no lugar de sua origem histórica, sob a influência da ferrovia o centro cívico, fato este que levou Edgar Braga da Fontoura a pedir exoneração do cargo no primeiro ano de mandato.

Aluizio Palmeiro Escobar (1941-1945) teve sua administração marcada por grandes enchentes, em abril e maio de 1941. Sustou os novos loteamentos, passando a elaborar planos de construções e código de obras com vistas não apenas a enfrentar o problema das cheias, mas ao futuro crescimento da cidade. Em 1946, o terceiro prefeito, Nelson Paim Terra, adquiriu para a prefeitura o quarteirão compreendido entre as atuais ruas Ipiranga e Frei Orlando, da Avenida Victor Barreto até a BR-116, a fim de instalar o centro cívico. Em 1948, a área foi fracionada e aberta a rua XV de Janeiro, e também iniciada a construção do edifício sede da prefeitura. A área em frente foi destinada à edificação da futura praça que receberia o nome de Praça da Emancipação (Prefeitura Municipal de Canoas, 2019) [Figura 6].

Essa quadra constituiria o novo centro cívico, atendendo parte das reivindicações dos comerciantes e arquivando definitivamente os planos dos primeiros prefeitos, Edgar Braga da Fontoura e Aluizio Palmeiro de Escobar. Longe da polêmica sobre o centro cívico, outra praça teve destaque, a Praça do Avião, assim conhecida, mas que oficialmente é denominada Praça Santos Dumont, tendo como monumento um “avião” de guerra. Na verdade, desde 1958, mesmo ano da inauguração da Praça da Emancipação, chamava-se Praça Cinquentenário La Salle, em alusão à chegada, à presença e à atuação de irmãos lassalistas em Canoas.

Na administração do prefeito José João de Medeiros (1960-1963), foram priorizados investimentos em um extenso plano de obras. Paralelamente, instalam-se no município importantes indústrias pesadas de transformação, além do maior de todos os empreendimentos, a

Refinaria Alberto Pasqualini (HISTÓRIA DOS NOSSOS PREFEITOS, 2005). Foi inaugurada em 1968, como uma unidade de negócios da PETROBRAS - Petróleo Brasileiro S.A, empresa de capital aberto, cujo acionista majoritário é o governo federal, sendo, portanto, uma empresa estatal de economia mista.

O jornal *O Timoneiro* abriu suas primeiras edições de 1968 com diversas menções à Praça do Avião em suas manchetes. Na semana de 17 a 24 de janeiro de 1968 era estampada na capa a notícia de que no decorrer do mês deveria ser concluído o Monumento à Aviação, que ficaria na Praça Cinquentenário La Salle. O avião Gloster Meteor foi cedido pela Base Aérea de Canoas após ter cumprido 21.838 horas de voo. Com a cessão, assinou-se um contrato que responsabilizava a Prefeitura de manter acesas as luzes das turbinas e do escape. A Base Aérea se comprometeu com a manutenção anual de seu antigo patrimônio.

Na edição seguinte, referente à semana de 24 a 31 de janeiro de 1968, *O Timoneiro* divulgava notícias sobre a inauguração do monumento. Na ocasião, segundo o semanário, Lagranha, atual prefeito, teria

Figura 6

A Praça da
Emancipação.
Fonte: Jairo Schutz
Jairo, Ricardo Rieth



afirmado “que este será o mais importante ponto turístico de nosso município”; lembrou também dos laços de amizade que existem entre os civis e militares no município. O brigadeiro Nei Gomes da Silva relembrou os feitos do Gloster Meteor, chamando-o de “herói” com muitas horas de voo, que abandona os ares para ficar na lembrança de todos. Afirmou que o “Monumento é símbolo do Amor da FAB a Canoas”.

Passados nove anos da inauguração da praça, o jornal “Fato Ilustrado” noticiou, no dia 21 de outubro de 1977 que, em comemoração à Semana da Asa, a praça passava a chamar-se Praça Alberto Santos Dumont, por projeto de lei do vereador Mussoline La Roque de Quadros. A reportagem comentou, ainda, que “para o coração dos mais sentimentais ela continuará sendo chamada a Praça do Avião”.

Jeison Silva, do jornal *Diário de Canoas*, no dia 20 de abril de 2019, antecipando matérias relativas aos 80 anos de emancipação de Canoas, escreveu que se trata de uma cidade que tem seu nome relacionado a uma embarcação, mas sua inspiração vem pelo ar. Brinca-se com o fato de uma cidade, que leva o nome de um tipo de embarcação comum em priscas eras, ter escolhido um avião como símbolo. Ressaltou que a chegada da Força Aérea Brasileira, repare-se o trocadilho, é um divisor de águas para nosso desenvolvimento. Nada seria mais justo do que imortalizar essa ligação com o município.

Os movimentos, negociações e lutas em torno dos nomes da praça, sejam oficiais, sejam populares, refletem o surgimento de novos significados, o questionamento de símbolos e abalos à arquitetura icônica de modelos estabelecidos.

Passamos a abordar certos aspectos da história da FAB, suas origens e a instalação da base militar na cidade de Canoas. No início dos anos 1950, a FAB perdia a cada ano mais terreno no que dizia respeito à qualidade e à depreciação de seus equipamentos, tendência coincidente com o processo de modernização das forças aéreas dos países vizinhos. Em um esforço de renovação tecnológica, em 1953 foram comprados 60 aviões Meteor FMk 8 e 10 aviões Meteor TMk 7 Biplance da Inglaterra, em troca de 15 mil toneladas de algodão, colocando o Brasil na era da aviação a jato. Por sua importância para a história da aviação militar brasileira, a FAB passou a presentear bases aéreas e órgãos públicos com versões “modificadas” do Meteor, após sua aposentadoria, para servirem de ornamento.

A FAB instalou-se de modo efetivo em Canoas após o ano de 1938, sob o comando do capitão aviador Miguel Lampert. Entre tantas dificuldades surgidas desde o início da administração da unidade militar estava aquela relacionada à distância da sede municipal, à época Gravatá. Lampert reuniu a oficialidade do regimento em seu gabinete para examinar as providências que seriam tomadas. Foram discutidas três

A FORÇA AÉREA BRASILEIRA EM CANOAS E A MILITARIZAÇÃO DA PRAÇA

possíveis soluções: 1) transferência da sede do município de Gravataí para Canoas; 2) anexação do território de Canoas ao município de Porto Alegre; 3) emancipação de Canoas, que se constituiria em município com a anexação de Santa Rita dos Sinos, na época distrito rural de São Sebastião do Caí. Esta última alternativa foi considerada a mais razoável, mesmo porque correspondia a um antigo desejo dos canoenses. O médico canoense Vitor Hugo Ludwig foi convidado para liderar o processo emancipatório, por ter sido prefeito de Gravataí e, como tal, ser conhecedor dos problemas administrativos locais, além de usufruir de grande prestígio no meio civil canoense (Silva, 1989).

Nos dias de hoje, quem sentar em um banco pertencente ao mobiliário da Praça do Avião, patrocinado pela “Casa Yole”, loja tradicional de Canoas nos anos 1960, pode fazer um exercício de volta no tempo. Contemplar um avião de guerra, aí instalado em 1968, permite lembrar os chamados “anos de chumbo”. As lembranças remetem ao tempo do governo militar, entre 1964 e 1985, e de modo especial à fase de exacerbação do autoritarismo, a partir de 1968, com a supressão de direitos individuais e a radicalização política no Brasil. É possível refletir sobre circunstâncias históricas de um avião militar, destacado numa praça pública, numa cidade declarada área de segurança nacional, onde o prefeito não era eleito por voto popular, mas nomeado por interventores, onde as liberdades individuais, os princípios constitucionais e o código civil tinham seus efeitos suspensos.

Com a renúncia do presidente Jânio Quadros, em 1961, setores militares tentaram impedir que o vice-presidente, João Belchior Marques Goulart, assumisse o cargo de presidente. Este, popularmente chamado de Jango, encontrava-se em visita oficial à China. Desconfiava-se de sua trajetória política, alegando que a passagem do cargo colocaria em risco a segurança nacional, associando Jango à ameaça de instalação do comunismo no Brasil. Em 1964, o regime que destituiu o presidente João Goulart fechou emissoras de rádio e televisão, vindo a censura a tornar-se prática comum. Deu-se, neste período, a Campanha da Legalidade, movimento organizado por vários políticos, apoiadores de Jango. O avião contemplado por quem senta no banco da praça foi destacado para integrar a esquadrilha posta de prontidão para um eventual ataque ao Palácio Piratini, sede do governo estadual do Rio Grande do Sul, em repressão ao movimento pela Legalidade (Calixto, 2011).

Ney de Moura Calixto, à época sargento e piloto na Base Aérea, primo do então governador do Rio Grande do Sul, Leonel de Moura Brizola, morador de residência funcional, torna-se protagonista, quando ele e outros sargentos, abortaram a decolagem da esquadrilha de caças Gloster Meteor, que bombardeariam a cidade de Porto Alegre, por ordem do Ministro da Guerra, com a intenção de silenciar a rede pela legalidade (Calixto, 2011). O que representaria o avião na praça? Seria um aviso permanente do prefeito e da FAB à população de que nesta praça, onde repousa um avião de guerra como testemunho da presença de militares na cidade, não seria travada nenhuma guerra?

DISCUSSÃO

A PRAÇA DO AVIÃO COMO PATRIMÔNIO CULTURAL IMATERIAL

Para Françoise Choay, a palavra patrimônio esteve ligada inicialmente às estruturas familiares e econômicas, tendo sido posteriormente requalificada por diversos adjetivos. Hoje, veio a assumir novas conotações. Segundo a autora,

A expressão designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum: obras e obras primas das belas-artes e das artes aplicadas, trabalhos e produtos de todos os saberes e savoir-faire dos seres humanos (Choay, 2017).

Assim, de acordo com sua particularidade e significativa forma de expressão, o patrimônio é classificado como cultural, determinando-se sua salvaguarda (proteção), para garantir continuidade e preservação (Idem, ibidem).

No município de Canoas, a função de administrar o patrimônio histórico, artístico e cultural do município é da Secretaria Municipal da Cultura e do Turismo (SMCT). Foi apenas a partir do ano de 1993 que a sociedade canoense começou a preocupar-se formalmente com seus bens culturais. Movimento tardio, se comparado a Porto Alegre, que promulgou sua Lei Orgânica em 1971 e, no artigo 117, já determinava o levantamento de bens culturais imóveis para fins de futuro tombamento e declaração de utilidade pública (Graebin, Graeff e Graciano, 2014).

Figura 7

A Praça sendo usada como local de protestos.

Fonte: Rita Garrido / STIMMEC e Diário de Canoas



A lei nº 3.875, de 10 de agosto de 1994, prevê a proteção do patrimônio histórico e artístico municipal. É o primeiro registro legal municipal onde as questões de patrimônio são apontadas, mas não elencou as edificações. O plano diretor de 2008, Lei nº 5.341, revogado pela lei 5.961 de 2015, por sua vez, foi o primeiro a apresentar questões de interesse patrimonial, o que fica claro no seu art. 5º, diretriz XIII - proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico, além da criação das Zonas Especiais de Interesse Cultural - ZEIC, que são zonas que apresentam ocorrência de patrimônio cultural representativo da história e da cultura da cidade (PREFEITURA MUNICIPAL DE CANOAS, 2008).

A expressão bens culturais de natureza imaterial refere-se àquelas práticas e domínios da vida social que se manifestam em saberes, ofícios, modos de fazer, celebrações, formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas e nos lugares (como mercados, feiras e santuários que abrigam práticas culturais coletivas), que as comunidades, os grupos e os indivíduos, reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural. Esta definição está de acordo com a Convenção da UNESCO para a salvaguarda do patrimônio cultural imaterial, ratificada pelo Brasil em março de 2006, conforme o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN, s.d.).

Caracterizamos a Praça do Avião como patrimônio cultural imaterial em razão das práticas culturais que a constroem simbolicamente. Ali têm ocorrido ao longo de décadas atos cívicos, manifestações, protestos, práticas e demonstrações de entidades, concentrações de grupos religiosos, festas



populares, visitas de escolares, que acabam por definir territórios e seus vínculos, sendo por este motivo passíveis de defesa [Figura 7]. A Praça do Avião ainda não é patrimônio cultural tombado. Conceitualmente a primeira praça tombada como patrimônio mundial imaterial, segundo PELEGRINI e FUNARI (2013), foi a Fna Djamaa, principal praça da cidade de Marrakesh. Durante séculos, foi ponto de encontro de camponeses e mercadores da região montanhosa do Alto Atlas e do sul do Marrocos. Um local que deixa de ser ponto de encontro, marco geográfico e passa a ser marco cultural em Marrakesh. Stuart Hall (2015) destaca o poder constituidor da linguagem e das representações culturais, que não apenas “falam sobre”, mas constituem e inventam as coisas e os sujeitos sobre os quais falam. Hall considera que os significados que circulam na cultura interpelam os sujeitos e contribuem para a construção de suas subjetividades e identidades e concebe a identidade cultural como uma construção histórica com efeitos reais, materiais e simbólicos, constituindo um posicionamento dos atores sociais.

Em agosto de 2018, cerca de 100 alunos do quarto ano da Escola Municipal de Ensino Fundamental (EMEF) Paulo Freire, do Bairro Guajuviras, um dos mais populosos e pobres do município, visitaram lugares históricos da cidade de Canoas, dentre eles a Praça do Avião. Em conversa posterior com estes alunos, eles relataram que “tinham ido a Canoas”. Desta forma, ir ao bairro Centro equivale a ir a uma outra cidade. Não existe pertencimento em relação à Praça do Avião e ao bairro Centro. Embora bairros da mesma cidade, cria-se um forte contraste entre território Guajuviras e território Praça do Avião.

O jornal Diário de Canoas publicou, no dia 22 de janeiro de 2018, uma reportagem sob o título, “O voo é só na imaginação”. Entrevistou Lauro Bittencourt, que à época já trabalhava por 29 anos junto à praça. “Creio que aqui seja o ponto de referência mais importante de Canoas. Seja para dizer se o que procura-se é longe ou perto do avião”, comenta Bittencourt.

A praça e seus sujeitos individuais ou coletivos dão expressão a um âmbito de negociação, um campo de disputas tanto do ponto de vista material quanto discursivo. Trata-se de um espaço negociado, constituído, utilizado por grupos heterogêneos e públicos parciais. Tornamo-nos conscientes de que o “pertencimento” e a “identidade” não têm a solidez de uma rocha, não são garantidos para toda a vida, são bastante negociáveis e revogáveis, e de que as decisões que o próprio indivíduo toma, os caminhos que percorre, a maneira como age - e a determinação de se manter firme a tudo isso - são fatores cruciais tanto para o “pertencimento”, quanto para a “identidade” (Bauman, 2005).

Ocupa-se a praça, desde o passado até hoje, quando se quer mostrar o lugar de fala. Com frequência, os principais eventos da cidade têm sido realizados na Praça do Avião. Em noticiários de jornal, rádio, TV e internet, a referência espacial à Praça do Avião é constantemente usada como recurso para facilitar a localização do evento, ou situação referida, pelo público receptor. A cidade e seus espaços públicos não ficam estáticos e tampouco são imutáveis, mas de forma permanente assumem novos significados produzidos por seus moradores e visitantes.

A PRAÇA DO AVIÃO RESSIGNIFICADA

Canoas é uma cidade que possui ao todo quatro monumentos com aviões distribuídos em diferentes bairros. O mais relevante é o da Praça do Avião. Muito mais do que um símbolo, o avião da praça representa a decisiva participação dos oficiais ligados à Base Aérea e ao V COMAR (hoje ALA 3), na vida política e social de Canoas, desde sua chegada no ano de 1937. Anuncia-se a presença dos militares no município em vários momentos, seja em eventos oficiais, seja em festas como, por exemplo, quando o quartel militar tem os portões abertos, para recepcionar a população, principalmente crianças e jovens, em evento alusivo ao Dia da Criança, comemorado no dia 12 de outubro no Brasil. Paralelamente, faz-se referência também à Semana da Asa, quando são lembrados Alberto Santos Dumont, pai da aviação, a FAB e a aviação de um modo geral. Sua influência não se resume aos voos rasantes dos aviões de caça, que cortam os céus ou aos monumentos aviões espalhados pela cidade. Na contemporaneidade são lembrados com nomes de ruas, escolas e praças (FAB, 2019).

É comum encontrar registros do uso da praça como espaço de contemplação, vivências e troca de experiências. Diversos destes usos, corriqueiros no passado, parecem ter sido abandonados. Contudo, a Praça do Avião continua sendo requisitada como local de encontro, bem como para a promoção de manifestações e protestos (Schutz, 2019).

Os espaços da Praça do Avião, assim como as edificações no seu entorno, passaram por modificações ao longo de meio século. Dentro deste contexto, surge a necessidade de avaliar ações empregadas para a conservação dos núcleos urbanos, a fim de identificar práticas preservacionistas que permitam o desenvolvimento de ações sociais, como a promoção de atividades culturais, de lazer e outras, conciliando o crescimento urbano e a conservação da história e da memória dos espaços das cidades.

Durante a pesquisa, verificamos o uso deste espaço por ocasião de datas festivas, sendo anunciada, por exemplo, a ornamentação alusiva à celebração natalina. O uso não deixa de ser paradoxal, pois associa um artefato de guerra, ataque e extermínio de vidas a uma celebração de renovação da esperança. Contudo, em que outro local do município esta iniciativa teria mais destaque?

Entre os bancos da praça, restam remanescentes do tempo da inauguração, em 1958, quando se chamava Cinquentenário La Salle. São identificáveis pelos anúncios publicitários patrocinados por comerciantes locais. No centro de tudo, o avião de guerra, por si só um marco memorial na vida de civis e militares, heróis de batalhas, personalidades e usuários anônimos, uma marca referencial no trânsito e negociação permanente de pedagogias, representações e significados em torno à praça, à cidade e à região.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, P. D. de; COSTA, M. V. (2015) "Usos e possibilidades do conceito de pedagogias culturais nas pesquisas em estudos culturais em educação". Revista Textura, v.17, n.34, p. 48-63. Disponível em: <http://www.periodicos.ulbra.br/index.php/txra/article/view/1501> Acesso em: 15/06/2020.

BAUMAN, Z. (2005) Identidade: entrevista a Benedetto Vecchi. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.

BRASIL. Decreto Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del0025.htm. Acesso em: 17 nov. 2019.

CALIXTO, N. de M. (2011) Os sargentos da Legalidade. Canoas: Sec. Municipal da Cultura e do Turismo.

CÂMARA DE VEREADORES. Lei Orgânica do município de Porto Alegre. Porto Alegre: Câmara de Vereadores, 1971. Art. 117.

CANOAS. Lei nº 3875, de 10 de agosto de 1994. Organiza A Proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Municipal. Canoas, RS. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a1/rs/c/canoas/lei-ordinaria/1994/388/3875/lei-ordinaria-n-3875-1994-organiza-a-protecao-do-patrimonio-historico-e-artistico-municipal?q=3875>. Acesso em: 8 set. 2019.

CANOAS. Lei nº 5341, de 22 de outubro de 2008. Institui o Plano Diretor Urbano ambiental de Canoas, dispõe sobre o desenvolvimento urbano no município de Canoas e dá outras providências. Canoas, RS. Disponível em: <https://c-mara-municipal-de-canoas.jusbrasil.com.br/legislacao/311749/lei-5341-08>. Acesso em: 17 nov. 2019.

CANOAS. Lei nº 5961, de 11 de dezembro de 2015. Institui o Plano Diretor Urbano Ambiental de Canoas, dispõe sobre o Desenvolvimento Urbano no município e dá outras providências. Canoas, RS. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/c/canoas/lei-ordinaria/2015/596/5961/lei-ordinaria-n-5961-2015-institui-o-plano-diretor-urbano-ambiental-de-canoas-dispoe-sobre-o-desenvolvimento-urbano-no-municipio-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 17 nov. 2019.

CANOAS. Prefeitura Municipal. Canoas, 2010. Disponível em: <https://oldsite.canoas.rs.gov.br/index.php/site/noticia/visualizar/idDep/25/id/110424>. Acesso em: 10 set. 2019.

CANOAS. Prefeitura Municipal. Canoas, 2019. Disponível em: <https://www.canoas.rs.gov.br/sobre-canoas>. Acesso em: 27 nov. 2018.

CANOAS. Prefeitura Municipal. Canoas, 2018. Disponível em: <https://www.canoas.rs.gov.br/noticias/alunos-da-escola-paulo-freire-visitam-pontos-historicos-de-canoas/https://www.canoas.rs.gov.br/noticias/alunos-da-escola-paulo-freire-visitam-pontos-historicos-de-canoas/>. Acesso em: 27 ago. 2018.

CHOAY, F. (2017) *Alegoria do patrimônio*. 6. ed. São Paulo: Estação Liberdade/ Ed. Unesp. 288 p.

DIÁRIO DE CANOAS (22 janeiro 2018) O voo é só na imaginação. Canoas. Disponível em: <https://www.diariodecanoas.com.br/2018/01/noticias/regiao/2227077-o-voo-e-so-na-imaginacao.html>. Acesso em: 06 maio 2019.

FAB - ALA 3 - *Comando de preparo*. Disponível em: <http://www2.fab.mil.br/ala3/index.php/ultimas-noticias/272-expoer-2019>. Acesso em: 13 out. 2019.

FATO ILUSTRADO. (27 outubro 1977) A Praça do Avião tem novo nome: Alberto Santos Dumont. Canoas.

FONT, M. (2003) A praça em movimento: processos de transformações morfológicas e funcionais no Brasil do século XX. [Dissertação de Mestrado Universidade de São Paulo].

- MEDEIROS, J. J. (2005) *História de nossos prefeitos – volume 6*. Canoas: Prefeitura Municipal de Canoas.
- GRAEBIN, C. M. G.; GRAEFF, L.; GRACIANO, S. S. (2014) Da residência da Família Ludwig à Casa das Artes: trajetória do primeiro patrimônio tombado de Canoas (RS). *Revista Memória em Rede* v. 4, n. 10. Pelotas: UFPEL.
- HALL, S. (2015) *A identidade cultural na pós modernidade*. 12. ed. Rio de Janeiro: Lamparina. 64 p.
- IPHAN. Patrimônio Cultural. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218>. Acesso em 30 abr. 2019.
- JAEGER, J. M. (2017) A cidade no museu: Representações da cidade de Canoas no museu Hugo Simões Lagranha. 2017. 88 f. [Trabalho de graduação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul]
- O TIMONEIRO. Canoas, 31 jan. 1968.
- O TIMONEIRO. Canoas, 21 fev. 1968.
- PELEGRINI, S. C. A.; FUNARI, P. P. (2013) *O que é patrimônio imaterial cultural*. São Paulo: Brasiliense.
- PENNA, R.; CORBELLINI, D.; GAYESKI, M. (2004) *Canoas – Para lembrar quem somos: Centro*. Canoas: Gráfica La Salle.
- PEREIRA, B. B.; BECKER, D. (2019) Os elementos formadores de identidade urbana: um estudo sobre o caso da cidade de Canoas -RS. In: XVIII ENANPUR - Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano Regional, Natal. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=609>. Acesso em: 15/05/2020.
- RIO GRANDE DO SUL. [Constituição (1989)]. *Constituição do Estado do Rio Grande do Sul*. 4. ed. atual. Porto Alegre: Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul.
- SANDER, R. (2018) *1968: quando a terra tremeu*. São Paulo: Vestígio.
- SARLO, B. (2014) *A cidade vista: mercadorias e cultura urbana*. São Paulo: WMF Martins Fontes.
- SARLO, B. (1997) *Cenas da vida pós-moderna: intelectuais, arte e vídeo-cultura na Argentina*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ.
- SCHUTZ, J. A. V. (2019) *Pedagogias Culturais, Representações, e Identidades: a Praça do Avião, Patrimônio Cultural Imaterial de Canoas, RS*. 2019. [Dissertação de mestrado, Universidade Luterana do Brasil]
- SENNETT, R. (2008) *Carne e pedra*. Rio de Janeiro: Bestbolso.
- SILVA, J. (20 abril 2019) Canoas, minha terra, da Praça do Avião: O nome da cidade é pela embarcação, mas o símbolo vem pelo ar. *Diário de Canoas*: Diário de Canoas p. 1. Disponível em: <https://diariodecanoas.com.br/2019/04/noticias/regiao/2404531-canoas-minha-terra-da-praca-do-aviao.html>. Acesso em: 09 mar. 2020.
- SILVA, J. P. da. (1989) *As origens de Canoas- Conquista- Povoamento- Evolução*. 4. ed. Porto Alegre: Globo.
- VIEGAS, D. H. (2011) *Entre o(s) passado(s) e o futuro(s) da cidade: um estudo sobre a urbanização de Canoas/RS (1929-1959)* [Dissertação de Mestrado Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul]