



**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM MEMÓRIA SOCIAL E BENS
CULTURAIS**

KEITH FERRAZ MORATA

**ROTEIRO DE VISITAÇÃO DA BASE AÉREA DE CANOAS:
UM ESTUDO DE MEMÓRIA SOCIAL**

CANOAS, 2021

KEITH FERRAZ MORATA

**ROTEIRO DE VISITAÇÃO DA BASE AÉREA CANOAS:
UM ESTUDO DE MEMÓRIA SOCIAL**

Relatório Técnico apresentado ao Programa de Pós-graduação em Memória Social e Bens Culturais da Universidade La Salle – Unilasalle, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Memória Social e Bens Culturais. Linha de pesquisa memória e gestão cultural.

Orientação: Prof. Dr. Moisés Waismann

CANOAS, 2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

M831r Morata, Keith Ferraz.

Roteiro de visitação da Base Aérea de Canoas [manuscrito]: um estudo de memória social / Keith Ferraz Morata – 2021.

63 f.; 30 cm.

Disserta o (Mestrado em Memória Social e Bens Culturais) – Universidade La Salle, Canoas, 2021.

“Orienta o: Prof. Dr. Moisés Waismann”.

1. Memória social. 2. Turismo cultural. 3. Turismo pedagógico. 4. Visita o - Roteiro. 5. Base Aérea de Canoas (BACO). I. Waismann, Moisés. II. Título.

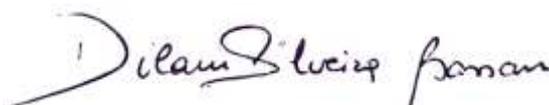
CDU: 379.85:316.7

Bibliotecário responsável: Melissa Rodrigues Martins - CRB 10/1380

KEITH FERRAZ MORATA

Trabalho final aprovado como requisito parcial para a obtenção do título de mestre pelo Programa de Pós-graduação em Memória Social e Bens Culturais da Universidade La Salle.

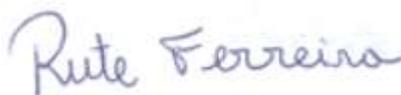
BANCA EXAMINADORA



Prof^a. Dr^a. Dilani Silveira Bassan
Faculdades Integradas de Taquara/RS - FACCAT



Prof^a. Dr^a. Hildegard Susana Jung
Universidade La Salle



Prof^a. Dr^a. Rute Henrique da Silva Ferreira
Universidade La Salle



Prof. Dr. Moises Waismann
Orientador e Presidente da Banca - Universidade La Salle

Área de concentração: Memória Social e Bens Culturais

Curso: Mestrado Interdisciplinar em Memória Social e Bens Culturais

Canoas, 31 de agosto de 2021.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus filhos, Leonardo e Gabriela, minha mãe, Cleulilia, irmã, Carolina, minha sobrinha e afilhada, Sara, e amigas, Joseane e Carla, que me acompanharam e incentivaram nesta caminhada do mestrado. Também ao meu orientador, Moisés, pelo apoio e paciência.

RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo identificar como a cultura, serviços e patrimônio militar-cultural da Base Aérea de Canoas, no estado do Rio Grande do Sul, pode ser utilizado como um roteiro pedagógico. Para alcançar o objetivo proposto utilizou-se a metodologia de pesquisa de cunho qualitativo e de natureza aplicada. A Base Aérea de Canoas (BACO), faz parte da história e tem grande importância para a economia do município de Canoas, na Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) no Rio Grande do Sul. A partir de estudos de Memória Social, percebeu-se a necessidade de incluir o Turismo Cultural-Militar e o Turismo Pedagógico, como parte integrantes do saber e conhecimento da população da cidade de Canoas e RMPA. Para isso, elaboramos um Roteiro de Visitação, em que os alunos das escolas de ensino fundamental 2 possam conhecer a Base Aérea, sua história e serviços prestados, por meio de Aulas-Passeios, em que com mais dinâmica e incluindo o ensino no roteiro, os alunos aprendem enquanto conhecem a BACO.

Palavras-Chave: Memória Social; Turismo Cultural-Militar; Turismo Pedagógico; Aulas-Passeios; Roteiro de Visitação.

ABSTRACT

This research aims to identify how the culture, services and military-cultural heritage of Canoas Air Base, in the state of Rio Grande do Sul, can be used as a pedagogical guide. To achieve the proposed objective, a qualitative and applied research methodology was used. Canoas Air Base (Base Aérea de Canoas - BACO) is part of history and has great importance for the economy of the city of Canoas, in the Metropolitan Region of Porto Alegre (MRPA) in Rio Grande do Sul. From studies on Social Memory, it was realized the need to include Cultural-Military Tourism and Educational Tourism, as an integral part of the knowing and knowledge of the population of the city of Canoas and MRPA. For this, we created a Visitation Tour, in which students from elementary schools from the second year can get to know the Air Base, its history and services provided, through Classes-Excursions, in which with more dynamics and including teaching in the tour, students learn while getting to know BACO.

Key words: Social Memory; Cultural-Military Tourism; Pedagogical Tourism; Classes-Excursions; Visiting itinerary.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Força Aérea Brasileira.....	21
Figura 2 – Mapa da Base Aérea de Canoas.....	20
Figura 3 – Organograma da BACO.....	32
Figura 4 – Mapa Cartográfico da Base Aérea de Canoas.....	33
Figura 5 – Transporte Aéreo.....	40
Figura 6 – Esquadrão 5º ETA.....	42
Figura 7 – Lançamento Aéreo.....	42
Figura 8 – Transporte Aéreo e Treinamento.....	43
Figura 9 – Operação Covid.....	43
Figura 10 – 2º/7º GAV.....	44
Figura 11 – Avião de Patrulha.....	45
Figura 12 – Banderulha.....	46
Figura 13 – GDAAE.....	47
Figura 14 – Grupo Laçador.....	49
Figura 15 – Organização Militar do GDAAE.....	50
Figura 16 – Entendendo a Antiaérea.....	51
Figura 17 – Míssil MGLA 9K338.....	51
Figura 18 – Treinamento Antiaéreo.....	52
Figura 19 – Hangar 1. Esquadrão Pampa.....	53
Figura 20 – Piloto de Caça.....	55
Figura 21 – HANGAR 1.....	56

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Quadro de Informações.....	32
Quadro 2 – Dados sobre visitas escolares em 2018.....	35
Quadro 3 – Locais do Roteiro.....	39
Quadro 4 – Histórico do GDAAE.....	48

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Quantidade de estudantes do ensino fundamental II e no ensino médio, por ano/série, nos municípios e no total da Região Metropolitana de Porto Alegre no ano de 2020.....	34
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BAC	Base Aérea de Canoas
Posto CAN	Correio Aéreo Nacional
CECOMSAER	Centro de Comunicação Social da Aeronáutica
ECM	Contra-medidas eletrônicas - Sistemas de Autodefesa
FAB	Força Aérea Brasileira
V FATA	Força Aérea de Transporte Aéreo
GDAAE	Grupamento de Defesa Anti-Aérea
MTUR	Ministério do Turismo
MUSAL	Museu Aeroespacial
1º/14º GAV	Primeiro Esquadrão do Décimo Quarto Grupo de Aviação – Esquadrão Pampa
1º GDAAE	Primeiro Grupo de Defesa Antiaérea – Esquadrão Laçador
V COMAR	Quinto Comando Aéreo Regional
5º ETA	Quinto Esquadrão de Transporte Aéreo - Esquadrão Pégaso
REVO	Reabastecimento em Vôo
RMPA	Região Metropolitana de Porto Alegre
RWR	Receptor de Aviso de Radar
2º/7º GAV	Segundo Esquadrão do Sétimo Grupo de Aviação – Esquadrão Phoenix
SISDABRA	Sistema de Defesa Aérea Brasileiro
3º RAV	Terceiro Regimento de Aviação do Exército

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	11
1.1 Caracterização do tema e justificativa.....	12
1.2 O produto final.....	16
1.3 Problema de pesquisa.....	21
1.4Objetivos.....	21
<i>1.4.1 Objetivo geral.....</i>	<i>21</i>
<i>1.4.2 Objetivos específicos.....</i>	<i>21</i>
2 REVISÃO CONCEITUAL.....	23
2.1 Memória Social.....	23
2.2 Turismo Cultural-Militar.....	25
2. 3 Turismo Pedagógico.....	27
3 PERCURSO METODOLÓGICO.....	31
3.1 Como é Projeto de visitação de escolas na Base Aérea de Canoas.....	36
3.2 A proposta de visitação de escolas a ALA3.....	37
4 ROTEIRO DE VISITAÇÃO – AULA-PASSEIO.....	39
4.1 5º Esquadrão de Transporte Aéreo/ETA.....	40
<i>4.1.1 Histórico.....</i>	<i>41</i>
<i>4.1.2 Serviços do 5º ETA.....</i>	<i>42</i>
<i>4.1.3 Operação Covid-19.....</i>	<i>43</i>
4.2 2/7 GAV – Patrulha.....	44
<i>4.2.1 Missão do Esquadrão.....</i>	<i>44</i>
<i>4.2.2 Histórico.....</i>	<i>45</i>
4.3 1º Grupamento de Defesa Anti-Aérea (GDAAE).....	46
<i>4.3.1 Histórico GDAAE.....</i>	<i>47</i>
<i>4.3.2 Atividade do GDAAE.....</i>	<i>49</i>
4.4 Esquadrão Pampa.....	53
<i>4.4.1 Histórico.....</i>	<i>53</i>
<i>4.4.2 O F-5M e serviços.....</i>	<i>56</i>
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	58
REFERÊNCIAS.....	60

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa é realizada a partir do campo de estudo da memória social, e trata dos serviços prestados pela Força Aérea Brasileira- FAB, tem como campo empírico a Base Aérea de Canoas, no município de Canoas na Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) no Rio Grande do Sul. Surge a partir da necessidade de se rever o Roteiro de Visitação existente, com o intuito de promover a interação da comunidade escolar da Região Metropolitana de Porto Alegre com a Base Aérea, em forma de aulas-passeio, divulgando assim a importância dos serviços prestados por esta, por meio do turismo escolar.

A motivação para a pesquisa vem da minha apreciação por arte, teatro e conhecer lugares diferentes. Quando me transferia para o município de Canoas, no estado do Rio Grande do Sul, e ingressei como Oficial da Força Aérea Brasileira, servindo na Base Aérea de Canoas (BACO), na função de serviços jurídicos, percebi que a população ,tanto local com da Região Metropolitana de Porto Alegre, tinha pouco conhecimento sobre os serviços que são prestados na BACO, e que havia então uma lacuna que devia ser suprida na aproximação da comunidade com a Base Aérea.

Diante da minha constatação pessoal, do meu enorme amor pela Força Aérea, por cultura e passeios que tragam conhecimento, comecei a pesquisar sobre as visitas na Base Aérea e roteiros de visitação. Tinha muito a ser explorado, muito conhecimento a ser repassado e uma cultura peculiar, uma mistura de patriotismo, militarismo, defesa e controle do espaço aéreo e serviços prestados para o bem da nação.

Desta forma realizei uma pesquisa minuciosa dentro da BACO, em cada local com potencial para ser visitado, colhemos materiais suficientes para a elaboração do roteiro de visitação com o objetivo de colocá-lo em prática. Também começamos uma pesquisa sobre memória social, turismo cultural-militar, turismo pedagógico, as aulas-passeios de Freinet, buscando embasamento teórico-conceitual para que os visitantes conhecessem e aprendessem sobre a Base e seus serviços, resultando assim na aproximação da população da Região Metropolitana da Porto Alegre com a Instituição, visto que a ideia de aula-passeio é fazer com que os visitantes aprendam na prática, enquanto se conhece os ambientes, objetos e interagem com os militares e sua

cultura, desta forma o aprendizado vivenciado se fixa melhor na memória, altera a rotina de estudos e propicia a interação desejada.

1.1 Caracterização do tema e justificativa

A relação do Município de Canoas/RS com a Força Aérea Brasileira é notória. Exemplos dessa conexão podem ser destacados ao longo de diferentes décadas até o tempo presente: Canoas foi sede até 1955 do Aeroclubes do Rio Grande do Sul; entre 1964-1985, período da Ditadura Civil-Militar, tornou-se área de segurança nacional; não obstante, diversos locais públicos tem ligação com a presença militar, como o monumento O Globo, o Parque Municipal Eduardo Gomes e a popularmente chamada “Praça do Avião”¹. Como confirma Negri:

[em 1967] houve a colocação do avião de caça Gloster Meteor F8 como destaque soberbo na antiga Praça cinquentenário La Salle. Em 1977, o nome foi alterado para Praça Santos Dumont (conhecida como Praça do Avião) e sob a proteção da bandeira. Os Monumentos que hoje ali estão são cartões postais de Canoas [...] (NEGRI,2016, s/p).

O espaço mais emblemático da presença militar em Canoas, todavia, é a Base Aérea. A Base Aérea é uma instituição que trabalha com atividades específicas visando a defesa do espaço aéreo brasileiro, o que a torna única e excepcional. Atualmente, os principais serviços prestados na Base Aérea são os seguintes: aviação de caça, aviação de patrulha, aviação de transporte, segurança e defesa, antiaérea, controle de radares e controle do espaço aéreo.

A Base Aérea encontra a sua origem em 1937, quando o Terceiro Regimento de Aviação do Exército (3º RAV) foi transferido de Santa Maria/RS para Canoas que, em 1939, foi emancipada do Município de Gravataí. De acordo com Viegas (2011, p. 66) “a relação entre a instalação do Regimento de Aviação e a urbanização da localidade foi muito aproximada, de maneira que os reclames por melhorias serviram de embasamento para a Emancipação do distrito e vice-versa”. Com a criação do Ministério da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira em 1941, os equipamentos e

¹ A Praça do Avião ou Praça Santos Dumont é um dos pontos mais famosos da cidade de Canoas. No local, um avião de fabricação inglesa F-8 Gloster Meteor, sustentado por um suporte de concreto armado, faz uma homenagem à importância da Aeronáutica para o desenvolvimento municipal. O avião foi colocado na praça em 1968, ocasião em que a Praça passou a denominar-se Praça Santos Dumont, em substituição ao seu antigo nome, Praça La Salle.

peçoal das Aviações Militar e Naval foram transferidas para a FAB. Assim, no dia 22 de maio de 1941, foi criada a Base Aérea de Porto Alegre, a qual teve sua substituição alterada, tão logo em agosto do mesmo ano, para Base Aérea de Canoas.

Por necessidade de expansão das instalações físicas de outras unidades da FAB, as quais compartilhavam com a Base a mesma área (o Hospital de Aeronáutica e o Núcleo do Parque de Aeronáutica), em 1949 a Base foi transferida para aeródromo militar de Gravataí. Finalmente, em 21 de agosto de 1961, a Base voltou a ser denominada Base Aérea de Canoas.

Durante as décadas finais do século XX, a economia e a população da cidade de Canoas cresceram muito rapidamente em comparação às outras cidades da região. E se tornou um grande centro urbano, sendo a segunda maior economia e uma das maiores rede de ensino do Estado, contando com escolas públicas, privadas e três universidades. Em consonância ao desenvolvimento do Município, em 2017, com a Concepção Estratégica Força Aérea 100, ocorreu a ativação da Ala 3, uma nova unidade operacional que passou a abranger atividades de defesa aérea, patrulha e transporte. A Ala 3 veio a substituir a Base Aérea de Canoas e o Quinto Comando Aéreo Regional (V COMAR), desativados na mesma ocasião. A mudança faz parte do programa de reestruturação administrativa e operacional da FAB, cujo principal objetivo foi o de concentrar serviços e direcionar investimentos para a atividade-fim.

No entanto, em abril de 2021, houve uma nova grande reformulação, mantendo a Ala 3, com a parte operacional, a Base Aérea de Canoas, com a parte administrativa e o V COMAR, como grande centro de decisões, simultaneamente, de modo que a Base ganhou mais efetividade e organização.

Sobre a presença da Base Aérea em no município de Canoas, há alguns trabalhos realizados como o do Felipe Biasus, intitulado “Mulheres Oficiais e Graduadas na Base Aérea de Canoas/RS: Memórias de Vida e Narrativas Fotográficas” (2013); o de Danielle Heberle Viegas, com o título “Entre o(s) passado(s) e o(s) futuro da cidade: um estudo sobre a urbanização de Canoas/RS” (2011), e o livro “Canoas para Lembrar Quem Somos 11 - Bairro Fátima” (2009), organizado por Cleusa Maria Gomes Graebin. Os trabalhos referidos são resultado de pesquisas relacionadas à cidade de Canoas e a Base Aérea, porém, em nenhum deles é abordado a questão da interação entre civis e militares, lacuna fundamental que

sustenta a elaboração de um roteiro de visitação e divulgação dos serviços prestados pela Base Aérea de Canoas sob a perspectiva do turismo cultural.

Nos termos colocados, problematizar a memória social da FAB no Município de Canoas, bem como a divulgação dos serviços prestados é um tema grande relevância e trata-se de uma escolha pessoal e profissional da minha parte. Na condição de Oficial da Força Aérea Brasileira, prestando serviços jurídicos desde 2017, deparei-me com uma gama de serviços exercidos pela instituição que não são do conhecimento da comunidade canoense.

A ausência de divulgação é evidente quando nos debruçamos sobre o caso específico da Base Aérea de Canoas: a despeito da instituição estar presente na cidade há quase um século, a interação entre civis e militares ocorre em poucos momentos. Um deles é o EXPOAER, que acontece por volta do dia 12 de outubro, conhecido como “Portões Abertos”². O EXPOAER é um dos eventos mais conhecidos da cidade e com forte potencial de inserção no Plano Municipal de Turismo do Município de Canoas, atualmente em elaboração³. O evento remete diretamente ao imaginário global existente sobre a aviação desde os seus primórdios, na modernidade europeia. Conforme lembra Fajer: “a atividade aérea, vista como uma maravilha da época, atraía multidões e feiras. Como objeto de competições e desafios, espalhou-se pela Europa, fazendo este mercado se expandir na França e na Alemanha” (FAJER, 2009, p. 23). Desta forma, a aviação está baseada tanto no sujeito (piloto) mas também em tecnologias e, sobretudo, em modos de demarcar posições econômicas e geopolíticas no ar (FAY; GUIMARÃES, 2011). Essa relação é evidente, sobretudo, a partir da segunda metade do século XX, quando:

[...] pode-se afirmar que a tecnologia na aviação avançou rapidamente, principalmente, em relação à automação. Antigamente o conhecimento e a experiência permitiam ao piloto enfrentar imprevistos. O saber prático transmitido por pilotos, devido sua longa vivência do ofício, era fundamental na formação dos futuros aviadores. É necessário reforçar que inicialmente os pilotos preocuparam-se com este novo modelo tecnológico, que agora viria a fazer parte do seu contexto profissional, temendo tornarem-se simples apertadores de botões, de forma mecanizada e rotineira. Mas com o avanço do treinamento e a qualificação profissional, entenderam que a eletrônica

² Portões Abertos - Expoaer - Evento em que a população entra e pode ver os aviões, helicópteros, atividades e às vezes, a Esquadrilha da Fumaça, que não pertence a esta Ala 3, mas que vem prestigiar o evento. Também tem acesso à Ala 3, escolas visitantes, em que os alunos fazem um passeio guiado pelo interior da Base Aérea.

³Plano Municipal de Turismo, visa atender o potencial e a demanda turística do município de Canoas.

estaria agregando qualidade e parceria na condução de seu trabalho (FAY; GUIMARÃES, 2011, p. 92).

Nos termos colocados, a aviação - seja militar ou comercial - mobiliza imaginários, práticas e um mercado universitário e profissional de destaque na sociedade global. Qual seja: possui respaldo histórico, patrimonial e comunitário para tornar-se objeto de pesquisa de um Mestrado profissional. Nesses termos, seguimos a perspectiva de Fay e Guimarães (2011) que reportam a importância de estudar os diversos significados simbólicos que a aviação possui ao longo de sua trajetória.

Para além da EXPOAER, identificou-se como outro momento de interação a realização de visitas-guiadas prestadas mediante agendamento prévio para grupos escolares da Região Metropolitana de Porto Alegre/RMPA. Segundo informações obtidas junto ao setor de Comunicação Social da Base⁴, responsável por organizar as visitas-guiadas de grupos escolares, existe um roteiro de visita, porém, ele usualmente é descumprido e não há uma constância e fluidez nas visitas escolares. O material não está embasado em pesquisa, estatísticas ou realização de visita voltada a atender os interesses dos participantes. Por muitas vezes, as visitas são canceladas por motivos de serviços internos da Base ou falta de organização.

Os exemplos descritos acima indicam que a Base Aérea trata-se de um espaço com muitas restrições e com a divulgação de seus serviços comprometida. Sabe-se que algumas dessas restrições são obrigatórias⁵, devido à periculosidade de armamentos e equipamentos que lá são armazenados. De todo modo, tais restrições são corroboradas por uma divulgação que pouco enfatiza os serviços prestados durante a ocorrência do EXPOAER e o potencial dos espaços e dos equipamentos históricos contemplados nas visita-guiada.

Vale destacar que as pesquisas voltadas ao estudo da memória social do militarismo no Brasil se debruçam, majoritariamente, sobre o período da Ditadura Civil-Militar⁶ e enfatizam os grupos sociais envolvidos. Já a perspectiva aqui delineada, embora não desconsidere a importante perspectiva de que a Base Aérea Canoas é

⁴ Setor responsável pela comunicação interna e externa da BACO.

⁵ Restrições estipuladas pela NOSDE/PRO/207, que regulamenta o controle de acessos da BACO.

⁶ FICO, Carlos. Ditadura militar brasileira: aproximações teóricas e historiográficas. Revista Tempo e Argumento, vol. 9, núm. 20, janeiro-abril, 2017, pp. p.5-p.74.

um local também de trauma⁷, problematiza tal relação em um espaço de tempo mais amplo e focada na questão dos serviços, buscando-se somar a outros locais de memória da aviação já estudados no Brasil e no mundo, como é o caso dos Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre e o Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, que entrelaça experiências e lembranças mesmo entre aqueles que não necessariamente utilizam o serviços aéreos. Sobre o último exemplo, a historiadora Claudia Musa Fay registra que:

O paulistano nos anos de 1960, se apropria daquele local como equipamento integrante do seu lazer, sobretudo nos finais de semana, em que dos terraços, também chamados de “prainha”, ficava atento aos pousos e decolagens de aviões, para identificar as diferenças dos ruídos dos motores das grandes aeronaves. (FAY, 2007, p. 4).

Nesses termos, o roteiro a ser elaborado sobre a Base Aérea de Canoas visa a mediar a interação dos civis com os militares, além de organizar e otimizar a explicação dos serviços prestados pela aeronáutica como um item fundamental de liberdade de acesso à informação, à divulgação dos serviços e sua importância para a região Sul do Brasil. Também é entendido como importante o estímulo à cidadania, como contribuição de cunho educacional e cultural sobre a história da aviação no Sul Brasil.

1.2 O produto final

Como proposta de produto final, pretende-se organizar um guia de visitação que busque divulgar os serviços prestados pela Força Aérea Brasileira (FAB) na localidade Canoas, à exemplos de outros documentos já formulados no Brasil com esse objetivo⁸. Os roteiros são trajetos de visitação nos quais se encontram as informações detalhadas de uma programação de atividades, mediante um planejamento prévio. Silva e Novo abordam sua importância:

Os roteiros são importantes porque constituem uma das principais formas de contextualizar os atrativos existentes em uma localidade e, conseqüentemente, de potencializar seu poder de atratividade,

⁷ Ver: Baretta, Jocyane R. Arqueologia da repressão e da resistência e suas contribuições na construção de memórias. Revista de Arqueologia Público, n. 10, 2015.

⁸ Este é o caso, por exemplo, do roteiro de visitação do Museu Nacional. Disponível em: http://www.museunacional.ufrj.br/destaques/guia_MN.pdf. Acesso em junho de 2020.

principalmente em ambientes urbanos de grande porte onde os atrativos encontram-se espalhados (SILVA; NOVO, 2010, p. 29).

O roteiro de visitação é um documento facilitador que contextualiza e organiza trajetos, deixando-os mais atrativos, sendo uma diretriz importante para o êxito dos objetivos do passeio. Nesse sentido, objetiva-se criar um roteiro atrativo e acessível ao público-alvo priorizado nesta pesquisa, que compreende: a) em primeiro lugar, adolescentes de 12 a 18 anos, em idade escolar, com acesso frequente por meio de visitas-guiadas; b) público-geral, com acesso em datas específicas a Base Aérea, como a EXPOAER c) outros grupos que poderão realizar a visita-guiada com agendamento prévio, mediante uma série de adequações às múltiplas restrições que a entrada em território militar exige⁹, o que justifica o vínculo deste projeto com a perspectiva do turismo cultural.

O trajeto proposto compreende percorrer pelo Hangar 2, onde se localiza o Quinto Esquadrão de Transporte Aéreo - Esquadrão Pégaso (5º ETA) e o Segundo Esquadrão do Sétimo Grupo de Aviação – Esquadrão Phoenix (2º/7º GAV), seguindo para o prédio do Primeiro Grupo de Defesa Antiaérea – Esquadrão Laçador (1º GDAAE), continuando depois para o Hangar 1, pertencente ao Primeiro Esquadrão do Décimo Quarto Grupo de Aviação – Esquadrão Pampa (1º/14º GAV) e finalizando a visita no Comando da Ala 3. Propomos que sejam criados “pontos de memória”, nos quais serão inseridas reproduções de fotos antigas selecionadas no acervo fotográfico da Base Aérea, em paredes próximas aos locais visitados. Juntamente com as fotografias antigas selecionadas, constará um QR CODE¹⁰, a partir do qual com o celular, os visitantes poderão obter informações da aviação específicas do local visitado. Além disso, cada local visitado será embasado por um vídeo institucional, reproduzidos em auditórios próprios¹¹. A inclusão digital, de fato, é um tópico diferencial que pretender-se dar atenção na elaboração do roteiro. Segundo Martini:

⁹ Para a entrada na Base Aérea de Canoas, há restrições como a identificação antecipada, limitação dos locais visitados e necessidade de acompanhamento por militares, pois há equipamentos bélicos, de grande potencial ofensivo, bem como material aeronáutico sensíveis.

¹⁰ Código QR (ou QR code) é a sigla de "Quick Response" que significa resposta rápida. É um código de barras, criado em 1994; possui esse nome, pois permite às pessoas que a ele têm acesso um conjunto diverso de informações. A tecnologia é capaz de armazenar até 100 vezes mais dados e caracteres do que os tradicionais códigos de barras.

¹¹ Auditórios dos próprios esquadrões e grupos, com vídeos institucionais com duração de 2 a 3 minutos cada.

Estar incluído na sociedade é condição vital para o desenvolvimento de qualquer cidadão. Cabe às várias esferas de governo, também ao poder local, dar a oportunidade de incluir a população nos benefícios do mundo em rede, promover a cidadania digital e consolidar os direitos à cidadania. [...]. Também para a afirmação dos direitos das mulheres e crianças, desenvolvimento tecnológico sustentável e aprimoramento da relação entre o cidadão e o poder público, enfim, para a construção da cidadania digital e ativa. (MARTINI, 2005, p. 22).

Conforme os ensinamentos de Silva e Novo (2010), o turismo no Brasil pode ser do tipo: cultural, de paleontologia, étnico, de festas populares, em cidades patrimônio, de intercâmbio, esportivo, de eventos e negócios. Enquanto que os roteiros turísticos se classificam de acordo com alguns critérios: a) local de elaboração (emissivo e receptivo); b) agente organizador (órgão público ou iniciativa privada); c) organizados ou espontâneos; d) comercializados ou não.

De acordo com o critério acima anunciado, o roteiro de visitação aqui proposto junto a BACO é parcialmente do tipo turismo cultural, visto que parte do público-alvo abrange pessoas de lugares de fora do entorno corriqueiro de Canoas, em consonância com o atendimento à demanda de ampliação do Plano de Turismo do Município.

Ademais, o roteiro e classifica-se como sendo: receptivo, pois é pensado em relação à adaptação entre as expectativas gerais ou individuais dos turistas e às possibilidades da oferta existente na Base Aérea; de organização por órgão público; de forma organizada, antecipadamente pelos militares envolvidos; e não comercializados, com maior flexibilização na elaboração, sendo materiais, pois são históricos com viés patrimonial e temáticos, pois todo o entorno é sobre a aeronáutica brasileira.

A ideia de uma aula-passeio objetiva que os visitantes aprendam de forma mais dinâmica, prática e interativa, proporcionando um aprendizado real e substancial enquanto visitam a BACO. Que as memórias criadas permeiem de forma positiva os alunos, com o conhecimento proporcionado.

Como complemento ao roteiro de visitação, pretende-se criar um mapa do local, em formato de quadrinhos, tipo *action comic*¹².

¹² Os *action comics* apresentam-se como uma forma de arte e entretenimento. Os quadrinhos de ação são construídos de forma que os colocam sob uma perspectiva contemplativa. Visando atrair o leitor pela beleza e pela complexidade estética, aumentando o tempo de leitura e ampliando a percepção e o envolvimento com cada elemento em cena.

O artista responsável pela elaboração gráfica será Rick Nunes¹³, que tem uma arte voltada para o militarismo de uma forma diferente e inovadora.

Rick Nunes é desenhista e ilustrador baiano, com mais de dez anos de atuação no mercado, conhecido pela elaboração de mapas ilustrados de diversas regiões turísticas do Brasil e do Exterior, além de prestar serviços para as Forças Armadas Brasileiras e para a Marinha Norte Americana como ilustrador em publicações de circulação interna destas forças. É detentor da Comenda Mérito Santos-Dumont, concedida pela Força Aérea Brasileira.

Será feito um mapa e, ao lado do local da visita, serão incluídas ilustrações que demonstram o tipo de serviço prestado. Abaixo, consta um desenho do artista referido, no qual ele demonstra em perspectiva artística alguns serviços prestados pela Força Aérea.

Figura 1 – Força Aérea Brasileira



Fonte: Acervo do artista Rick Nunes.

¹³ @rickcriar. Desenhista e Ilustrador baiano.

Figura 2 – Mapa da Base Aérea de Canoas



Fonte: Acervo do Artista Rick Criar, especialmente para este trabalho.

Na Região Metropolitana de Porto Alegre, os principais concorrentes locais do roteiro de visita da Base Aérea, são: a visita guiada ao Colégio Militar de Porto Alegre e o Museu Militar do Comando Militar do Sul. Há, também, o Museu da Varig, localizado no Boulevard Laçador em Porto Alegre: trata-se de uma área privada, mas a partir da qual infere-se o interesse dos visitantes pelo mundo da aviação, visto o sucesso de público junto ao local. Em nível nacional, existe o Museu Aeroespacial - MUSAL, na cidade do Rio de Janeiro, o Memorial Aeroespacial Brasileiro, em São José dos Campos, além do Memorial da Amazônia, que conta a história da FAB em Belém do Pará.

Tais locais diferenciam-se da Base Aérea quanto à sua natureza, pois alguns são locais de lazer e entretenimento, cuja a atividade-fim é receber turistas e propagar

o turismo cultural e/ou proporcionar visitas educativas para grupos escolares. Já a Base Aérea é um espaço estritamente militar o que implica em algumas restrições em relação aos espaços citados, elemento que será considerado na composição final do produto final aqui sugerido. O que não impede, todavia, que o potencial do imaginário em relação à aeronáutica seja aproveitado, visto que desde os primórdios de sua invenção, na modernidade, a aviação está associada ao ato de sonhar e de conquista dos ares.

1.3 Problema de pesquisa

Diante das constatações acima, surgiu o seguinte questionamento: De que forma o patrimônio militar-cultural da Base Aérea de Canoas, no estado do Rio Grande do Sul, pode ser utilizado como um roteiro pedagógico?

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo geral

Identificar como a cultura, serviços e patrimônio militar-cultural da Base Aérea de Canoas, no estado do Rio Grande do Sul, pode ser utilizado como um roteiro pedagógico.

1.4.2 Objetivos específicos

- a) Apresentar e articular os conceitos de memória social, turismo cultural-militar e pedagógico;
- b) Elaborar um roteiro visitação a partir de estudos sobre Aula-Passeio, agregando conhecimento na visitação da Base Aérea de Canoas.
- c) Contribuir com o conhecimento da população do município de Canoas e da região metropolitana de Porto Alegre sobre a Base Aérea de Canoas, sua estrutura, serviços e patrimônio.

Esta pesquisa tem o intuito de subsidiar a elaboração de roteiro de visitação na Base de Aérea de Canoas, produto final do Mestrado em Memória Social e Bens Culturais.

2 REVISÃO CONCEITUAL

Do ponto de visto teórico, a presente pesquisa está conduzida por reflexões sobre memória social, turismo cultural, turismo militar e turismo pedagógico.

2.1 Memória Social

No campo da memória social, Michael Pollak (1992) trata da ligação entre memória e identidade social, no âmbito das histórias de vida revela que os elementos da memória, individual ou coletiva, são: os acontecimentos vividos pessoalmente; os acontecimentos vividos “por tabela”, ou seja, os acontecimentos vividos pelo grupo ou pela coletividade à qual a pessoa se sente pertencente, que ganham tamanha proporção, que ela sente como se tivesse participado do evento com relevância; lugares de memória, que se relacionam com as lembranças, mesmo sem apoio cronológico, sem a data real dos acontecimentos; lugares de apoio de memória e de comemoração, que são as memórias públicas, como os monumentos de homenagens aos mortos, que servem de base para lembrança, seja ela uma rememoração pessoal ou por assimilação.

Pollak (1992) utiliza de três critérios para uma análise em memória social, que neste projeto serão considerados quanto ao estudo dos serviços prestados pela Base Aérea de Canoas em perspectiva histórica: os acontecimentos; os personagens e os lugares. As indicações do autor, de que a memória é seletiva e de que em parte herdada, em função do momento em que ela é articulada, são especialmente relevantes para o estudo sobre a Base Aérea, associada ao militarismo - uma instituição que consagra sua história e a hierarquia em sua constituição e na qual comumente as maiores patentes são destinadas aos mais velhos.

Entre o individual e o coletivo, registra-se o pensamento de Halbwachs (2006), que diz que o ser humano é capaz de reconstruir lembranças e até mesmo reconhecê-las quando percebe algo que estava esquecido, pois as lembranças são sempre coletivas, mesmo quando vividas individualmente. Esse processo de recordar é fruto do coletivo e é importante para o estudo de um local que abriga uma corporação, na qual o senso coletivo é estruturante tanto de ações no presente quanto à memória coletiva.

A memória, embora não seja sinônimo de identidade, está a ela relacionada: pode-se identificar, na Base Aérea, três elementos nesse sentido: a unidade física, individual, corpo físico, ou coletivo, de pertencimento a um grupo; a continuidade, dentro do tempo, no sentido físico, moral e psicológico; sentido de coerência, diferentes elementos que formam individuais são unificados. A identidade social, também tem relação com o outro que, no caso desta pesquisa, são os civis - público alvo do roteiro proposto - é um elemento que pode gerar mudanças, negociações ou transformações diante critérios de aceitabilidade, admissibilidade, credibilidade. Tais critérios podem gerar reorganização interna de organizações, já que a memória é relativamente construída. São nesses termos teóricos que acredita-se que a relação de memória e identidade entre civis e militares possa vir a ser reelaborada, a partir da roteirização proposta.

Por outro lado, algumas dessas memórias estão inseridas no que se chama de memórias sensíveis, devido às restrições especiais e a questão traumática da Ditadura Civil-Militar no Brasil. Nesta direção, Ricoeur fala de memória doente e de memória ferida. A memória ferida é conhecida pelas narrativas do reconhecimento de palavras que indiquem sofrimento e dor, enquanto a memória doente é aquela que, como as doenças, podem ser tratadas (RICOEUR, 2007). O passado e o fato ocorrido não podem ser mudados, alterados, mas a sua percepção no presente, sim.

As lembranças e recordações do passado, quando trabalhadas no presente, refletem possibilidades de resolução de conflito entre lembrar/esquecer. A mudança da percepção não é realizada utilizando-se o abuso de memória (tal como o excesso de lembrar ou o excesso de esquecer), muito menos o esquecimento como resolução para as memórias de dor, mas em um trabalho de memória no sentido de trabalho de luto (relacionado a uma perda, por exemplo, seja da pessoa amada, da liberdade ou de um ideal, por exemplo) (RICOEUR, 2007). É a partir dessas possibilidades que, no presente trabalho, busca-se equalizar conflitos que envolvem a memória social do militarismo no Brasil e da relação de instituições militares, como a Base, com a sociedade civil.

Para Assmann (2011), a memória coletiva não se trata apenas de reprodução, ela é viva e constantemente reformulada, sendo meio de produção e transmissão de conhecimento. Vale citar, em tempo, Halbwachs, quem registra a importância dos espaços para a memória, neste caso, a Base Aérea:

[...] não há memória coletiva que não se desenvolva num quadro espacial. Ora, o espaço é uma realidade dura: nossas impressões se sucedem, uma à outra, nada permanece em nosso espírito, e não seria possível compreender que pudéssemos recuperar o passado, se ele não se conservasse, com efeito, no meio material que nos cerca (HALBWACHS, 2006, p. 150).

Por outro lado, o desenvolvimento das mídias memorativas torna cada vez mais complexa a construção, conservação e proteção da memória coletiva. Assmann destaca os variados usos da memória e demonstra que não são só os indivíduos que se lembram, mas também grupos, sociedades, instituições e nações lembram e esquecem as coisas, fundamentando sua concepção de memória na coletividade.

Desta forma, torna-se fundamental uma reflexão sobre a maneira de lidar com nossas memórias traumáticas, objetivando “lembrar para não repetir” (2011). Esse esforço, complexo, requer a participação de toda a sociedade, principalmente das universidades, das mídias e das escolas.

2.2 Turismo Cultural-Militar

Conforme o Ministério do Turismo (MTUR), em seu documento de orientação – Turismo Cultural: Orientações Básicas (2006), o turismo de massa difere-se do turismo cultural, um ramo diferente e crescente do turismo, no quesito oferta e público alvo. O primeiro, tem como principal característica o entretenimento, diversão, lazer e descontração, geralmente engloba os recursos da natureza ou as grandes festas populares, e nem sempre é sustentável. Já o segundo, compreende as atividades de turismo relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da cultura, caso priorizado neste projeto.

Para Meirelles (2016), o turismo é sempre associado à movimentação de pessoas que se deslocam de uma região ou local para outro, por tempo determinado, visando descanso e lazer, aproveitando as opções do ambiente diferente, no qual se encontram à passeio. Sendo o turismo de massa um exemplo de busca da sociedade pós-guerra, por lazer e diversão.

Conforme Barretto (2000, p. 45) o turismo é o “motor fundamental para desenvolver o processo de identificação do cidadão com a sua história e sua cultura”. Nas considerações de Biesek e Silveira, temos que:

O turismo ultrapassa os setores convencionais da economia, envolvendo aspectos de natureza social, cultural, espacial e ambiental, capazes de reproduzirem o espaço, podendo ser considerado como um fenômeno social cujo ponto de partida é a existência de tempo livre, e tem na base da construção dos estudos relacionados a área, a contribuição de diferentes e diversas áreas do conhecimento. O desenvolvimento da atividade turística está diretamente vinculado ao contexto de espaço, para que a mesma ocorra é necessário que os atrativos, equipamentos e a infraestrutura se manifestam de forma física e visível neste espaço, sobretudo quando se trata do espaço urbano (BIESEK; SILVEIRA, 2010, p. 3)

A autora Vânia Moletta, ao descrever o turismo cultural, enfatiza que a motivação vai além do lazer, mas da busca por conhecimento da história e cultura de determinada atividade. No caso do roteiro de visitação proposto, este voltado   divulgar   cultura militar, sua organiza o, atividades, arquiteturas e missões de existir. De acordo com a autora citada:

[...] o turismo cultural não busca somente lazer, repouso e boa vida. Caracteriza-se, também, pela motiva o do turista em conhecer regiões onde o seu alicerce está baseado na história de determinado povo, nas suas tradi es e nas suas manifesta es culturais, históricas e religiosas. (MOLETTA, 1998, p. 46).

Segundo Baudrihay  (1997) o turismo cultural atento   memória do homem e sua cria o, sendo uma alternativa ou complemento ao turismo t pico de lazer, praia e natureza, servindo de aporte reativar economicamente determinadas cidades ou regiões.

O turismo cultural apela   cria o e   memória do homem, ao testemunho de seu passado, a sua história. Ao se entender por cultura tudo aquilo que tem sido transformado pelo homem, considera-se turismo cultural não somente aquele que envolve as obras-de-arte, os museus e os monumentos, mas também o turismo natural, a paisagem transformada durante anos pelo homem. (BAUDRIHAYE, 1997, p. 44).

A visita o de uma Base Aérea, revela uma cultura diferente, voltada para o conhecimento dos serviços prestados, a vida militar, vocacionada ao serviço da pátria e, sobretudo, a um espaço usualmente restrito e associado a episódios traumáticos. Acredita-se que pode-se pensar o Turismo Militar como um tipo de turismo cultural, visto que possui os atributos de “apropria o de recursos nacionais, nomeadamente de índole histórica e militar, que após um processo de transforma o se tornam atrativos turísticos” (COELHO, 2010, p. 24).

Transformando eventos muitas vezes traumáticos num aspecto positivo pois preserva, valoriza e permite uma narrativa aos episódios que ficaram associados a um espaço e a um determinado tempo (ALVES et. al., 2016). Desta forma o turismo militar aparece como um segmento econômico que articula recursos ambientais, sociais e culturais oportunizando criar valor para toda a comunidade interessada (MARTINS, 2017)

Turismo Militar organiza, essa vontade em conhecer e visitar espaços, locais, prédios, equipamentos, uniformes, veículos militares, ou mesmo experiências intangíveis, como acontecimentos pretéritos que ecoam até a atualidade (MARTINS, 2017).

2. 3 Turismo Pedagógico

O turismo pedagógico utiliza do ambiente externo, por meio de um passeio vivencial para a produção do conhecimento, sendo o seu método criado por Célestin Freinet¹⁴ desta forma, de acordo com Bonfim (2010) a experiência vivida no concreto da vida pode possibilitar a construção do conhecimento sem alienações e fantasias.

Desta forma surge a necessidade de passeios que possam colaborar com o processo de ensino-aprendizagem, as aulas-passeio, que são momentos pedagógicos que auxiliam os estudantes, dos mais variados graus de ensino, quando são colocados no centro da produção, de forma ativa, do seu conhecimento, articulando tudo isso. Segundo Bonfim:

As aulas-passeio acabam por proporcionar um ambiente onde as relações sociais, econômicas e culturais interagem-se, permitindo caracterizar essa atividade como uma forma de lazer e turismo aplicados à educação. Essas técnicas identificadas por Freinet, podem ser vistas também como um elo entre a pedagogia e o turismo, confluindo para o que chamamos atualmente de turismo pedagógico, proporcionando a conversão e reconversão do olhar nos envolvidos (BONFIM, 2010, p. 11).

Para Pimentel (2018) o turismo pedagógico constitui-se em uma prática social na construção de saberes, onde o deslocamento para além dos muros da escola é incorporado. Para o autor este tipo de prática é nova em nosso país e vem ao encontro

¹⁴ Célestin Freinet foi um pedagogo francês, referência para a sua época, e ainda utilizado nos dias atuais, pensava que o ambiente político e social, além da escola, não pode ser ignorado pelo educador.

de permitir o contato dos estudantes com realidade variadas e múltiplas o que possibilita uma aprendizagem lúdica, concreta e significativa.

Conforme estudos de Freinet (2004), além das aulas se tornarem mais dinâmicas e menos maçantes, as relações sociais entre professores e alunos ficam cada vez mais intensas e menos formais, aumentando a conexão, uma vez que quebra o paradigma existente em sala de aula, onde o professor fala e o aluno somente escuta. Fora do espaço físico da escola, com os alunos mais participativos, e numa perspectiva interdisciplinar dos conteúdos (desde que sejam constantes), os alunos viverão os acontecimentos de forma propositiva, aprendendo a questionar, envolvendo-se nas soluções de problemas e reflexões sobre os temas. Contudo, vale ressaltar que este resultado só poderá ser obtido, desde que não aconteça como atividade isolada, a partir de iniciativas individuais, mas que seja constante, fazendo parte da programação pedagógica e esteja integrado à cultura de aprendizagem da escola. Citando Oliveira:

Pelo exposto, educação popular, a educação social e a educação comunitária não podem ser reduzidas à educação não formal, embora as anteriormente citadas valorizem os espaços informais. A educação social abriga a educação popular, a educação comunitária, a educação cidadã e todas as “educações”, cuja ênfase recaia sobre práticas que favorecem a formação de sujeitos com capacidade de transformar a realidade e de estabelecerem uma relação indissolúvel entre conhecimento e prática. (OLIVEIRA, 2019, p. 272-273).

Neste contexto, o Turismo passa a dialogar com a Educação, proporcionando novos aprendizados, questionamentos e ampliando a maneira de pensar e a visão de mundo dos visitantes. Este diálogo, pode ser um importante instrumento de transformação social, além de estimular o turismo e economia, como também despertar maior interesse dos alunos em aprender coisas novas, vivenciando o que lhe é ensinado.

[...] um autor de grande importância neste cenário pedagógico, que foi o educador francês Célestin Freinet que percebendo a desmotivação das crianças pelas aulas tradicionais em sala de aula, desenvolveu uma proposta didática chamada “aulas de passeio”. Ambas possuem a mesma ideia central: turismo pedagógico. Através de uma observação realizada com os seus discentes compreendeu o quanto era incentivador, atrativo e de muito mais qualidade a aproximação do que é abstrato para o que é real, de maneira que torna o conteúdo mais significativo para os alunos. (SAMPAIO, 2002, p. 15-17).

Conforme Fernandes (2016), as aulas-passeio ou aulas-descobertas, como também podem ser chamadas, procuravam encontrar elementos para perceber a realidade experienciando, vivenciando e desenvolvendo habilidades de coleta, organização, análise, síntese de informações e formulação de conclusões.

Fernandes (2016) revela que as atividades do Turismo Pedagógico que vão ao encontro da ação de deslocamento de estudantes que, segundo Andriolo e Faustino (1999, p. 165) “serve às escolas em suas atividades pedagógicas, com o propósito de ampliar seu universo de aprendizagem e sob a orientação de um roteiro previamente estruturado pela instituição a qual está inserido”.

Propõe-se assim, uma consideração importante acerca do termo Turismo Pedagógico: a abordagem realizada, relacionada ao contexto em que estão inseridos os recursos histórico-culturais, sociais, econômicos, estéticos, científicos é que permite que todos os atrativos possam ser considerados como elementos para o turismo pedagógico, esse entendimento conceitual talvez possa ampliar o cerne de atuação da atividade turística nesse âmbito. (ANDRIOLO, 1999).

O Turismo pedagógico para Raykil:

O Turismo Pedagógico representa a oportunidade de explorar a relação homem-espço, nas mais variadas perspectivas de análise do conhecimento humano (geográfico, físico, biológico, ecológico, etc.) de forma interativa, divertida e multidisciplinar (RAYKIL, 2005, p. 2).

Os autores Spínola da Hora e Cavalcanti (2003, p. 224) sustentam que “os alunos passam a assumir a condição temporária de turistas, deslocando-se de seu lugar de origem em busca de algo novo. Há, então, numa aula, o elemento dinâmico (a viagem) e o sujeito do turismo (o turista)”.

Os autores afirmam que os alunos continuam participando da aula, mas em uma posição diferente em relação ao tratamento dado à atividade pedagógica, não se tratando de uma mudança exatamente física, social ou psicológica dos alunos.

A atividade, apesar de envolver lazer, não é apenas de lazer, mas de aprendizado, vivencia, que vai se agregar memória que seguirá pela vida dos alunos.

Milan (2007, p. 32), trata do tema ao dispor que “nesse sentido, a educação através do turismo possibilita ao educando a aprendizagem de conceitos e atitudes corretas por meio da participação, observação ou imitação do cotidiano, e a integração com o conhecimento escolar”. E destaca:

O Turismo Pedagógico também propicia ao aluno aprender mais sobre si mesmo, pois, ao vivenciar experiências concretas que fazem parte de sua própria história, passa a ter interesse em preservá-la e até mesmo enriquecê-la. Os conhecimentos que se transmitem e se recriam na escola ganham sentido quando se tornam produto de uma construção dinâmica entre os saberes escolares e os demais saberes (MILAN, 2007, p. 33).

O Objetivo desta modalidade é mais do que satisfazer a curiosidade dos alunos em relação ao lugar ou cultura visitada, voltando-se para o ensino efetivo, formal e propriamente dito, promovendo o desenvolvimento humano, implementando a proposta pedagógica, utilizando o turismo como ferramenta servindo ao ensino, de maneira interdisciplinar.

Segundo Freinet, a proposta pedagógica pode ser concebida em três fases que se complementam:

A experimentação, sempre que isso for possível, que pode ser tanto observação, comparação, controle, quanto prova, pelo material escolar, dos problemas que a mente se formula e das leis que ela supõe ou imagina. A criação, que, partindo do real, dos conhecimentos instintivos ou formais gerados pela experimentação consciente ou inconsciente, se alça, com a ajuda da imaginação, a uma concepção ideal do devir a que ela serve. Enfim, completando-as, apoiando-as e reforçando-as, a documentação—a busca da informação desejada em diferentes fontes — que é como uma tomada de consciência da experiência realizada, no tempo e no espaço, por outros homens, outras raças, outras gerações (FREINET, 1998, p. 354-355).

Salutar perceber o potencial educativo das visitas, porém, como potencial, é preciso uma organização para atingir os objetivos propostos. Ter o entendimento que a aula-passeio pode fazer parte de um processo de aprendizagem, não perdendo o foco da questão didática, pedagógica, auxiliando, professores e equipe de educadores de museus a organizar atividade a fim de que os objetivos sejam atingidos. O planejamento é essencial e o principal elemento para potencializar o aprendizado das visitas pedagógicas. Esta atividade contribui para a formação a aprendizado, não só dos conteúdos da disciplina de história, como afirma Freinet “não era tempo perdido pois todas as disciplinas escolares tiravam proveito disso” (1976, p. 24).

3 PERCURSO METODOLÓGICO

Para dar conta do objetivo do estudo que é elaborar um roteiro pedagógico de visitação voltado para o turismo militar-cultural da Base Aérea de Canoas, no estado do Rio Grande do Sul, recorre-se a uma pesquisa de cunho qualitativo, pois esta:

Não se preocupa com representatividade numérica, mas, sim, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma 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 da vida social, uma vez que o pesquisador não pode fazer julgamentos nem permitir que seus preconceitos e crenças contaminem a pesquisa (GOLDENBERG, 1997, p. 34).

Trata-se de uma pesquisa aplicada, quanto a sua à natureza, visto que este tipo de pesquisa, conforme explica Gerhard e Silveira (2009, p. 35), “objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática, dirigidos à solução de problemas específicos. Envolve verdades e interesses locais”, como é a característica desta pesquisa que anima um roteiro de visitação pedagógica, como produto final do curso de Mestrado do Programa em Memória Social e Bens Culturais.

É uma pesquisa documental, quanto aos procedimentos metodológicos, visto que está de acordo Prodanov e Freitas (2013, p. 55) “baseia-se em materiais que não receberam ainda um tratamento analítico ou que podem ser reelaborados”. Utiliza-se documentos oficiais, diários e fotografias como fontes secundárias, assim como relatórios da aeronáutica e tabelas estatísticas. Assim como utiliza-se entrevistas e material bibliográfico.

Nesta fase da pesquisa, foram coletadas as informações, as fotografias, os documentos cartográficos do arquivo da Base, as plantas geográficas da Base Aérea, armazenadas no Departamento de Infraestrutura da Aeronáutica, e documentos sobre a quantidade de visitas e visitantes, mapeamento da proveniência dos visitantes, disponíveis nos arquivos do setor de Comunicação Social da BACO, que são utilizadas para o produto final desta dissertação de mestrado.

Também se utiliza a busca de dados por meio de entrevistas “com informantes para captar suas explicações e interpretações do que ocorre” (GIL, 2002, p. 53), neste caso professores de escolas que visitaram a BACO, e para o Setor de Comunicação

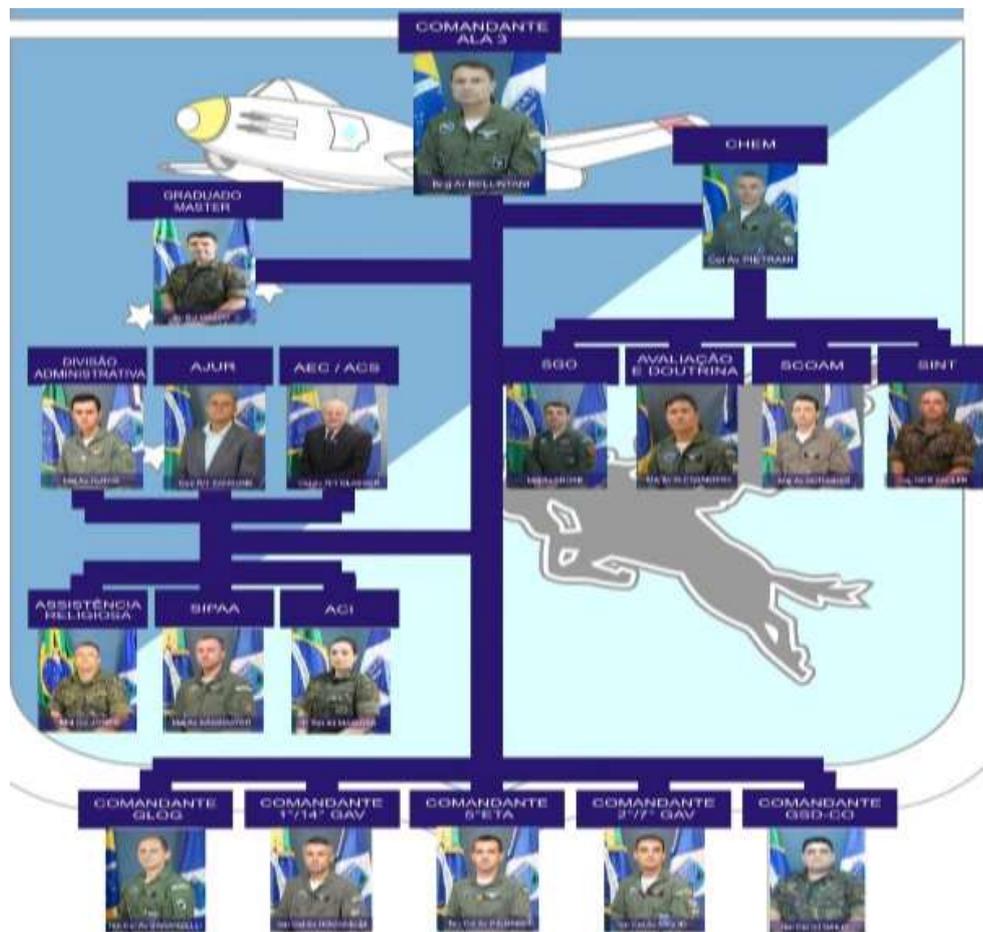
Social responsável por organizar e acompanhar as visitas. Desta forma a coleta desses dados impacta a pesquisa e a confecção do roteiro.

Quadro 1 – Quadro de Informações

1º Grupamento de Defesa Anti-Aérea (Gdaae)	Fotos do Acervo do Gdaae	Informações históricas e dos serviços prestados fornecidas pelo setor de Comunicação Social do Gdaae.
5º Esquadrão de Transporte Aéreo/ETA	Fotos do Acervo do 5º ETA	Informações históricas e dos serviços prestados fornecidas pelo setor de Comunicação Social do 5º ETA.
Aviação de Patrulha da Base Aérea de Canoas (2º/7º GAV)	Fotos do Acervo do 2º/7º GAV	Informações históricas e dos serviços prestados fornecidas pelo setor de Comunicação Social do 2º/7º GAV.
1º/14º Grupo de Aviação de Caça	Fotos do Acervo do 1º/14º GAV	Informações históricas e dos serviços prestados fornecidas pelo setor de Comunicação Social do 1º/14º GAV.
Base Aérea de Canoas - BACO	Fotos do Acervo Fotográfico da BACO	Informações históricas e dos serviços prestados fornecidas pelo setor de Comunicação Social da BACO.

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados disponíveis pela ALA 3.

Figura 3 – Organograma da BACO



Fonte: <https://www2.fab.mil.br/ala3/index.php/organograma>.

Figura 4 – Mapa Cartográfico da Base Aérea de Canoas



Fonte: Acervo BACO.

Tabela 1 – Quantidade de estudantes do ensino fundamental II e no ensino médio, por ano/série, nos municípios e no total da Região Metropolitana de Porto Alegre no ano de 2020

	Total	6º ano	7º ano	8º ano	9º ano	1ª Série	2ª Série	3ª Série
RMPA	343.455	58.893	55.472	50.985	46.882	56.281	40.038	31.944
Alvorada	18.575	3.358	3.016	2.865	2.581	2.979	2.164	1.570
Araricá	741	161	156	122	113	105	56	28
Arroio dos Ratos	1.203	248	211	193	152	187	103	109
Cachoeirinha	12.123	2.106	1.706	1.671	1.817	2.077	1.513	1.183
Campo Bom	5.376	746	778	816	837	940	713	546
Canoas	30.530	5.826	5.049	4.450	3.741	5.194	3.442	2.716
Capela de Santana	779	195	157	124	127	74	50	52
Charqueadas	2.983	491	434	342	324	541	436	339
Dois Irmãos	2.520	430	391	412	354	418	295	220
Eldorado do Sul	3.241	706	633	460	414	456	326	246
Esteio	7.235	1.057	1.015	924	1.379	1.293	835	676
Estância Velha	280	48	51	44	32	35	35	35
Glorinha	700	114	113	98	95	117	97	66
Gravataí	23.893	4.062	3.777	3.528	3.542	3.809	2.864	2.262
Guaíba	8.422	1.297	1.299	1.258	1.138	1.423	1.077	918
Igrejinha	2.856	437	405	475	425	500	351	251
Ivoti	1.940	280	268	285	256	369	247	207
Montenegro	5.258	905	896	849	691	806	604	495
Nova Hartz	1.766	284	311	259	278	243	227	164
Nova Santa Rita	2.471	497	457	398	317	382	256	164
Novo Hamburgo	20.237	3.027	3.051	2.900	2.680	3.452	2.455	1.998
Parobé	4.376	726	743	758	638	664	458	389
Portão	3.272	571	506	378	373	514	401	299
Porto Alegre	105.337	17.811	16.996	15.551	14.080	17.254	12.880	10.577
Rolante	1.796	321	305	298	248	354	145	125
Santo Antônio da Patrulha	3.263	537	505	529	492	487	357	345
São Jerônimo	1.799	352	347	303	261	230	141	165
São Leopoldo	18.866	3.527	3.336	2.980	2.576	2.975	1.779	1.425
São Sebastião do Caí	2.005	435	343	293	251	331	201	135
Sapiranga	7.342	1.164	1.115	1.060	940	1.396	920	688
Sapucaia do Sul	11.985	1.990	2.017	1.704	1.605	1.780	1.164	852
Taquara	5.965	814	848	745	695	1.145	870	705
Triunfo	2.596	474	415	347	292	445	313	274
Viamão	21.724	3.896	3.822	3.566	3.138	3.306	2.263	1.720

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados do Censo da Educação Básica. Disponível em: www.inep.gov.br

Pode-se perceber na tabela que no ano de 2020, na Região Metropolitana de Porto Alegre existiam 343.455 estudantes, como público potencial para a visitação a Base Aérea de Canoas, sendo que o município de Canoas é o segundo com mais volume (30.350) ficando atrás de Porto Alegre (105.337) que é a capital do estado do Rio Grande do Sul.

O quadro 2 mostra os dados sobre visitações escolares em 2018, na Base Aérea de Canoas. A intensão da ilustração é observar a movimentação e a quantidade de estudantes.

Quadro 2 – Dados sobre visitações escolares em 2018

Nº	Período	Turno	Nome da escola	Município
1	Maio	Manhã	EMEF Coronel Pedro Alencastro Guimarães	São Sebastião do Cai
2	Julho	Tarde	Associação de Assistência em Oncopediatria - AMO Criança	Novo Hamburgo
3	Agosto	Manhã	EMEF Pedro Cattani	Garibaldi
2	Agosto	Tarde	Associação de Assistência em Oncopediatria - AMO Criança	Novo Hamburgo
4	Setembro	Manhã	Centro Marista de POA	Porto Alegre
5	Setembro	Manhã	Centro de Educação Profissional Fundação O Pão dos Pobres de Santo Antônio	Porto Alegre
6	Setembro	Tarde	Centro de Educação Profissional Fundação O Pão dos Pobres de Santo Antônio	Porto Alegre
7	Setembro	Manhã	Colégio ULBRA São Lucas	Sapucaia do Sul
8	Outubro	Manhã	EEEE. Luiz Isaias Zuchetti	Nova Araçá
9	Outubro	Manhã	EMEF Tancredo De Almeida Neves	Canoas
10	Outubro	Tarde	EMEF Beato Roque	Pareci Novo
11	Outubro	Tarde	EMEF Paulo Freire	Canoas
13	Outubro	Manhã	EMEF JORGE FLECK	Parobé
14	Outubro	Manhã	Colégio Militar de Porto Alegre	Porto Alegre
15	Outubro	Tarde	EMEF Tancredo De Almeida Neves	Canoas
16	Outubro	Tarde	Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul	Porto Alegre
17	Outubro	Manhã	EMEF Professor Thiago Wurth	Canoas
18	Outubro	Manhã	EMEF José Antônio da Silva	Balneário Pinhal
19	Outubro	Tarde	EMEF Professor Thiago Wurth	Canoas
20	Outubro	Manhã	EMEF Tancredo De Almeida Neves	Canoas
21	Outubro	Tarde	Colégio ULBRA São Lucas	Sapucaia do Sul
22	Outubro	Manhã	EEEE. Luiz Isaias Zuchetti	Nova Araçá

Fonte: Elaborada pela autora a partir dos dados disponíveis pela ALA 3.

Percebe-se no quadro foram realizadas 22 visitas ao longo do ano, distribuídas em 15 instituições, sendo 14 visitas de escolas públicas e 8 visitas de escolas ou instituição particular. As escolas visitaram a Base Aérea de Canoas, de maio a novembro de 2018. A grande maioria da Região Metropolitana de Porto Alegre. A faixa etária dos visitantes variou de 9 a 20 anos em média, sendo apenas uma escola de 18 a 35 anos. Os alunos são estudantes do Ensino Fundamental 2 e Ensino Médio. Supondo que em cada grupo tem-se 40 estudantes, significa que temos cerca de 880 visitantes. Contra um total disponível na Região Metropolitana de Porto Alegre de 343.455 estudantes.

3.1 Como é Projeto de visitação de escolas na Base Aérea de Canoas

As escolas no início do ano escolar, entram em contato para realização da visita, de acordo com a Seção de Comunicação Social (2021), a Base Aérea de Canoas acolhe visitas de até 40 aluno e 5 professores, por grupo, a partir de agendamento, para divulgar a missão, assim como incentivar os jovens a perseguirem a carreira militar, atendendo ao Programa Profissão, do CECOMSAER – Centro de Comunicação Social da Aeronáutica, intitulado na BACO como Projeto Escolas.

A visitação dura em torno de duas horas e meia, e pode ser realizada pela manhã ou tarde, de terça-feira a à quinta-feira. Durante sua estada os estudantes assistem a um vídeo sobre a atividade da Força Aérea no Brasil, e também sobre as atividades da BACO em Canoas, deslocam-se pelas instalações do Comando e área operacional, e poderão observar as aeronaves e os equipamentos que fazem parte do acervo, e fazer registros fotográficos quando permitido e em locais autorizados.

A visitação segue o seguinte roteiro

1.CHEGADA AO PORTÃO PRINCIPAL: no horário agendado, o responsável pela Escola visitante e o motorista do ônibus deverão desembarcar com documento de identidade, CNH e relação dos visitantes para fazer a triagem de acesso, no prédio lateral ao portão principal. Após a identificação, um militar acompanhante embarcará no ônibus (ou veículo escolar) para guiá-los até o local inicial da visita.

Após desembarque dos alunos, o militar acompanhante instruirá o motorista para posicionar o ônibus no estacionamento próximo à saída, onde será a última parada da visita e encerramento (hangar três do Esquadrão Logístico (ELOG)).

2.RECEPÇÃO: será apresentado um vídeo Institucional de, aproximadamente, 10 minutos para que os visitantes conheçam, além das

atividades da Força Aérea Brasileira (FAB) no País, as Unidades de Aeronáutica sediadas nesta Ala 3 e a missão de cada uma delas.

3.ESQUADRÕES DE VOO: conforme a disponibilidade dos Esquadrões de Voo e das Aeronaves (Caça, Transporte e Patrulha), a escola terá a oportunidade de visitar os hangares, conhecer as aeronaves e o cotidiano de cada Esquadrão, além do registro fotográfico oficial em frente às aeronaves e, mediante autorização, dentro de uma delas. Durante o trajeto, haverá um “pit stop” para banheiro e água na Estação de Embarque de Passageiros da ALA 3, parte integrante do Posto CAN – Correio Aéreo Nacional, unidade responsável pelo transporte precursor de correspondências no Brasil, além de passageiros e cargas. “O CAN, nas asas da Força Aérea Brasileira transportou, transporta e continuará a transportar muito mais do que correspondências. Nossas asas levam ações de humanidade e civilidade que geram união”, por Marechal do Ar Eduardo Gomes, Patrono da FAB e do CAN.

4.ENCERRAMENTO: a visita encerrar-se-á por ocasião da conclusão do presente Roteiro, no hangar três do ELOG, onde se encontram os Esquadrões Aéreos de Transporte e Patrulha Marítima. A visita tem uma duração aproximada de 2 horas, podendo ser estendida por mais meia hora.

Conforme a escala de trabalho os visitantes verão os caça decolando e vestem uma roupa anti-G, e o capacete utilizados pelos pilotos, assim como tem a oportunidade de entrar em contato com aeronave de transporte, a mesma utilizada nas missões de transporte de órgãos, mantimentos e tropas pelo País (SEÇÃO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA BACO, 2021).

No encerramento do passeio os estudantes recebem um material pedagógico com “réplicas das aeronaves da FAB para recortar e montar e gibis da turma da Mônica versando sobre segurança de voo”, já os docentes recebem “conteúdo institucional para trabalharem em sala de aula com os alunos, assim como um *folder* com orientações sobre as formas de ingresso na Força”.

3.2 A proposta de visitação de escolas a ALA3

A proposta do roteiro de visitação baseada nos serviços prestados pela Base Aérea de Canoas, a importância da memória, das pessoas, dos espaços e dos equipamentos para a execução dos serviços concorrem para o adequado desempenho de funções militares, além de contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória da aviação militar.

O roteiro de visitação auxilia na apropriação do patrimônio (FIGUEIRA, 2013).

O mundo contemporâneo proporciona mudanças de forma muito rápidas, desta forma devemos proporcionar aos jovens (os estudantes) a buscar referenciais teóricos e práticos para solucionar problemas (ELIAS, 2017).

Elias (2017, p. 616) destaca que “Freinet observa que novas formas de pensar estão intimamente ligadas aos valores, à ética e a estética, e que é urgente preparar novas gerações para um equilíbrio entre formas antigas (porém ainda úteis) de pensar e formas novas”.

As aulas-passeio acontecem com o objetivo de conduzir os alunos as vivências mais humanizadas, por meio da cultura, da arte, do lazer e outros conhecimentos na área educacional, possibilitando a experimentação de novas emoções e sensações (BARROS, 2017

Acredita-se assim que o turista-estudante possa ser responsável pelo processo de aprendizagem, tendo como mediação ativa do professor e do patrimônio sendo visitado, assim o turista-docente assume a curadoria e a mediação de experiências e aprendizagens ricas e que possam estimular a tomada de consciência do aprendiz sobre o seu papel na sociedade (BARROS, 2017).

Desta forma a aula-passeio, proposta por Freinet (2004) constitui-se em uma oportunidade de que o turista-estudante possa experimentar, constatar e se deparar e se surpreender com saberes que até então desconhecia.

Barros e Vieira (2019) informam que a aula-passeio, é um procedimento didático, que articula entendimento entre a teoria e prática, propiciando a elaboração de formas frescas de pensar e agir, ao mesmo tempo em que reelabora as práticas discutidas em sala de aula.

Conforme destaca Mello (2007), a experiência vivida torna-se fundamental para os estudantes com possibilidades de explorar, experimentar, imaginar, se expressar e ressignificar conceitos da sua própria vida, e assim gerando possibilidades para desenvolver suas aptidões mediados pela apropriação dos bens materiais e não materiais produzidos pelos seres humanos ao longo do tempo.

4 ROTEIRO DE VISITAÇÃO – AULA-PASSEIO

O roteiro proposto, voltado para o aprendizado efetivo dos alunos, tratará da história da Base Aérea de Canoas, os serviços prestados, a cultura e patrimônio militar, interação com os militares e novas profissões, dentre outras possibilidades a serem exploradas pelas escolas conforme suas peculiaridades.

Quadro 3 – Locais do Roteiro

Estrutura a ser visitada	Espaços	Descrição
Unidades Jurisdicionadas	1º GDAAE	O 1º GDAAE tem como tarefa principal planejar, coordenar, executar e controlar ações de defesa antiaérea, a fim de contribuir para a defesa aeroespacial brasileira e busca estar capacitado a cumprir, com excelência, sua missão, seguindo as características descritas no lema do Grupo: MOBILIDADE, PRONTA RESPOSTA E PRECISÃO.
	Prédio do Comando/BACO	Local onde são realizadas as atividades administrativas da BACO.
Esquadrões Aéreos	1º/14º GAV	O Primeiro Esquadrão do Décimo Quarto Grupo de Aviação - 1º/14º GAV, criado pelo Decreto nº 22802, de 24 de março de 1947, de acordo com o Decreto-Lei nº 99889, de 16 de setembro de 1946, declara extintos, o 3º e o 4º Grupos de Caça, criando, no seu lugar o 1º/14º Grupo de Aviação tem por finalidade manter os alertas operacionais de Defesa Aérea nos locais, tempos, quantidades, períodos e configurações estabelecidas pelo COMDABRA, através das respectivas ordens de alerta;
	2º/7º GAV	O Segundo Esquadrão do Sétimo Grupo de Aviação - 2º/7º GAV, criado pela Portaria nº 298/GM3 DE 11 de setembro de 1981, tem por objetivo capacitar suas equipagens e equipes de manutenção para executarem missões determinadas pelo Comando da II FAE, das tarefas operacionais de interdição e sustentação do combate
	5º ETA	O Quinto Esquadrão de Transporte Aéreo (5º ETA), Organização do Comando da Aeronáutica (COMAER), criado pelo Decreto nº 60.521, de 31 de março de 1967 e ativado pela portaria R-12/GM3, de 12 de maio de 1969, tem por finalidade capacitar suas equipagens de combate para o emprego no cumprimento da Tarefa Básica de Sustentação ao Combate, através da execução de ações de Assalto Aeroterrestre, Infiltração Aérea, Exfiltração Aérea, Ressuprimento Aéreo, Transporte Aéreo Logístico, Evacuação Aeromédica e outras missões que lhe forem atribuídas.

Fonte: <https://www2.fab.mil.br/ala3/index.php/unidades-jurisdicionadas>.

4.1 5º Esquadrão de Transporte Aéreo/ETA

Figura 5 – Transporte Aéreo



Fonte: Acervo do 5º ETA.

O roteiro iniciará no Hangar 3, onde se localiza o 5º Esquadrão de Transporte Aéreo/ETA, conhecido como Esquadrão Pégasus. O profissional de relações públicas irá contar um pouco da história, mostrar fotos antigas e atuais e explicar os serviços que são prestados na Aviação de Transporte da Base Aérea de Canoas. No auditório, serão exibidos vídeos institucionais, mostrando o serviço prestado e propiciando a interação com os pilotos e mecânicos de aeronave.

O Esquadrão de Transporte Aéreo tem a função de transporte de pessoas, equipamentos e missões operacionais dentro da Ala 3. Dentre os bens transportados estão mantimentos, alimentos e remédios para áreas com dificuldade de acesso pelo país. Outra importante função é o transporte de órgãos, que é bem efetiva e salva vidas por todo o Brasil. Durante a visita, no auditório do esquadrão, será apresentado um vídeo institucional sobre o transporte de órgãos.

Após a explicação, os visitantes poderão entrar em uma aeronave de transporte, para conhecerem por dentro, momento de grande euforia, pois para a grande maioria é fato inédito em suas vidas. Neste momento, um piloto de transporte

acompanha a visita da aeronave, pronto para perguntas e informações sobre a vida de piloto e eventuais dúvidas, ensinamentos e curiosidades da vida militar.

4.1.1 Histórico

Na década de 60 houveram várias mudanças para a Força Aérea Brasileira, e a Aviação de Transporte começa uma fase mais voltada para o emprego operacional. O recebimento das aeronaves: Fairchild C-119, dos Lockheed C-130 e dos DHC-5A Búfalo, que sem dúvidas transformaram e mudaram de vez a Aviação de Transporte da FAB.

Dividiram os Esquadrões de Transporte Aéreos (ETA) em seis unidades aéreas, ficando a Cidade de Canoas, com o 5º ETA. Dia 15 de agosto de 1969 é a data oficial de ativação, e apesar das dificuldades, as primeiras missões são disparadas ainda em agosto de 1969, sendo a primeira uma linha regular para Uruguaiana.

Em julho de 1970, a unidade funcionava plenamente, contando com três Douglas C-47; três TC-45T Muriçoca e um C-45. A dupla de aviões “C-47 & TC-45T” é a base da unidade até o início de 1975, quando chega o bimotor C-95 Bandeirante. Surge então, um período onde se voou inúmeras missões de transporte, ligação, evacuação aeromédica e apoio logístico, aonde a frota chegou a contar com seis C-47 e dois TC-45. Era uma fase em que inexisteriam restrições orçamentárias, os C-47 do ETA canoense voavam para os quatro cantos do Brasil, com missões de Canoas para a Região Amazônica, operando em cidades como Boa Vista, Rio Branco, Porto Velho e Manaus, dentre outras, apoiando principalmente o transporte de universitários do Projeto Rondon.

A partir de 1981, com o objetivo de se tornar mais operacional e realizar missões de emprego, o 5º ETA torna-se o primeiro Esquadrão de Transporte Aéreo a qualificar-se no âmbito do emprego do Transporte de Tropas, segundo a doutrina da então V FATA (Força Aérea de Transporte Aéreo). Apoiados pelo V COMAR (Quinto Comando Aéreo Regional), que sempre incentivou este tipo de missão na unidade gaúcha, o Esquadrão participou do programa de formação e treinamento no Campo do Afonsos, na cidade do Rio de Janeiro, capacitando os instrutores do curso. Havia sido dado um passo fundamental para o 5º ETA se tornar uma das unidades mais operacionais da FAB.

Figura 6 – Esquadrão 5º ETA



Fonte: Acervo do 5º ETA.

4.1.2 Serviços do 5º ETA

A missão do Esquadrão de Transporte é capacitar suas equipagens de combate para emprego no cumprimento da Tarefa Básica de Sustentação ao Combate, através da execução de ações de Assalto Aeroterrestre, Infiltração Aérea, Exfiltração Aérea, Transporte Aéreo Logístico, Evacuação Aeromédica e outras missões que lhe forem atribuídas.

Figura 7 – Lançamento Aéreo



Fonte: Acervo do 5º ETA

Figura 8 – Transporte Aéreo e Treinamento



Fonte: Acervo do 5º ETA.

4.1.3 Operação Covid-19

Diante da emergência de saúde pública ocasionada pela disseminação do vírus do COVID-19, o 5º ETA participou, ao longo do ano de 2020 e 2021, diversas missões, sobretudo de Transporte Aéreo Logístico, coordenadas pelo Ministério da Defesa, de modo a contribuir para o enfrentamento da crise nas ações, mais de 28 mil militares das Forças Armadas foram mobilizados para o amparo à população.

Figura 9 – Operação Covid



Fonte: Acervo do 5º ETA.

4.2 2/7 GAV – Patrulha

Figura 10 – 2º/7º GAV



Fonte: Acervo da Base Aérea de Canoas.

O segundo ponto do roteiro, ainda no Hangar 3, onde pretende-se mostrar o serviço prestado pela Aviação de Patrulha da Base Aérea de Canoas (2º/7º GAV).

4.2.1 Missão do Esquadrão

O esquadrão referido tem a função de capacitar suas equipagens para executarem missões determinadas pelo Comando da ALA 3, das tarefas operacionais de vigia, interdição e sustentação do combate. Ou seja, faz o patrulhamento aéreo observando aeronaves e, especialmente, se áreas marítimas e locais terrestres determinados estão sendo ocupadas ilegalmente ou irregularmente. O esquadrão atua, também, no controle do tráfico de drogas, contrabandos, ingresso irregular de pessoas e objetos no país, bem como de barcos à deriva.

Figura 11 – Avião de Patrulha



Fonte: Acervo do 2º/7º GAV.

4.2.2 Histórico

O Segundo Esquadrão do Sétimo Grupo de Aviação (2º/7º GAV), conhecido como Esquadrão Phoenix, foi criado pela Portaria Reservada nº 298/GM3, de 11 de setembro de 1981 e ativado em 15 de fevereiro de 1982, sediado na Base Aérea de Florianópolis, Santa Catarina, com o objetivo de realizar missões de esclarecimento e acompanhamento do tráfego marítimo no litoral brasileiro.

O principal motivo de sua criação foi a entrada em serviço do Bandeirante Patrulha, uma aeronave com autonomia bem inferior ao Lockheed P-15 Netuno que ele estava substituindo. Devido às dificuldades de cobrir a Região Sul do litoral brasileiro, foi criado o 2º/7º GAV para operar o Embraer P-95B Bandeirante Patrulha nessa região.

O nome Phoenix vem de uma ave da mitologia egípcia, que se consumiu em chamas ao final da sua vida, renascendo de suas próprias cinzas, muitos anos depois. Em Florianópolis existiu um Esquadrão de Patrulha Marítima durante a Segunda Guerra Mundial. Ele foi extinto e ressurgiu quase 40 anos depois, como uma Phoenix.

Com o objetivo de promover o incremento da eficiência administrativa e maior racionalidade da estrutura organizacional, o Comando da Aeronáutica, transferiu o

2º/7º GAv – Esquadrão Phoenix para a Base Aérea de Canoas, na qual se tornou a Ala 3, onde já estavam sediados o 1º/14º GAv Esquadrão Pampa e o 5º ETA Esquadrão Pégaso.

O Ato de Transferência de Florianópolis para Canoas, em 26 de outubro de 2016, se deu por meio da Portaria DIRAP Nº 5.859/1CM2, e se efetivou em 07 de fevereiro de 2017, quando o esquadrão se apresentou oficialmente na Ala 3.

Na Base Aérea de Canoas, o esquadrão realiza suas atividades e cumpre sua missão, inclusive capacitando novos pilotos para este mister.

Figura 12 – Banderulha



Fonte: Acervo do 2º/7º GAV.

Nos dois primeiros pontos do roteiro, os visitantes poderão observar as aeronaves e fotografar, o que é muito satisfatório, pois permitem contato com aeronaves militares não vistas costumeiramente em aeroportos civis.

4.3 1º Grupamento de Defesa Anti-Aérea (GDAAE)

O terceiro ponto da visita será feita ao 1º Grupamento de Defesa Anti-Aérea (GDAAE), que faz o combate de antiaérea na região sul do Brasil. No auditório do 1º

GDAAE, os alunos poderão assistir ao vídeo institucional, com informações e a explicação do oficial de relações públicas do local. A missão do grupo é planejar, coordenar, executar e controlar ações de defesa antiaérea, a fim de contribuir para a defesa aeroespacial brasileira, seguindo as características descritas no lema do Grupo: Mobilidade, Pronta Resposta e Precisão.

Figura 13 – GDAAE



Fonte: Acervo do GDAAE.

4.3.1 Histórico GDAAE

A seguir no quadro 4, apresentamos o histórico do GDAAE, que foi organizado da seguinte forma: fato, ano e imagem.

Quadro 4 – Histórico do GDAAE

FATO	ANO	IMAGEM
Criação de uma Diretoria de Defesa Antiaérea dentro o do organograma da FAB.	1941	
Ativação do CAAAD-CO. Criação do Comando de defesa Aeroespacial Brasileiro (COMDABRA), com estrutura de vetores aéreos, canhões e mísseis antiaéreo.	1980	
A Companhia de Artilharia Antiaérea e Autodefesa, sediada na Base Aérea de Canoas, foi incorporada ao Batalhão de Infantaria de Aeronáutica.	1997	
Criação e Ativação do Primeiro Grupo de Defesa Antiaérea e Autodefesa, Grupo Laçador, com sede em Canoas – RS.	2012	
Criação do Núcleo da Brigada e Artilharia Antiaérea e Autodefesa.	2012	
Criação da primeira Brigada de Defesa Antiaérea, em Brasília, para coordenação das ações dos Grupos Antiaéreos em todo o Brasil.	2015	

Fonte: Elaborado pela autora a partir dos slides de apresentação para o visitante

Figura 14 – Grupo Laçador



Fonte: Acervo do GDAAE.

O GDAAE recebeu o nome de Grupo Laçador, um dos símbolos gaúchos, que significa “*Este Causo é Verdadeiro e Aconteceu lá Prás Bandas de Santa Maria!*”, uma fala em homenagem ao Gaúcho e as terras do Rio Grande do Sul.

4.3.2 Atividade do GDAAE

O 1º GDAAE tem por finalidade executar o preparo e o emprego de seus meios, com vistas ao cumprimento das Ações de Força Aérea das atividades que lhe forem atribuídas, conforme diretrizes, planos e ordens dos Comandos Superiores.

A organização do GDAAE é subdividida em Brigada, Grupo e Bateria.

Figura 15 – Organização Militar do GDAAE



Fonte: Informações fornecidas pelo GDAAE.

O GDDAE é dividido em subsistemas de controle e alerta, de comunicações, de armas e de logística.

- **SUBSISTEMA DE CONTROLE E ALERTA:**
 - O Subsistema de Controle e Alerta é responsável pelo Comando e Controle dos meios antiaéreos designados para proteger um Ponto ou Área Sensível.
- **SUBSISTEMA DE COMUNICAÇÕES:**
 - A finalidade do Subsistema de Comunicações é assegurar a permanente transmissão de dados, voz e imagens de cunho logístico ou operacional, imprescindíveis ao funcionamento e à integração de todos os componentes do Sistema Antiaéreo.
- **SUBSISTEMA DE ARMAS:**
 - O Subsistema de Armas é responsável pelo engajamento efetivo das ameaças aeroespaciais designadas pelo Centro de Operações Antiaéreas.
- **SUBSISTEMA DE APOIO LOGÍSTICO:**
 - O Subsistema de Apoio Logístico é responsável por prever, prover e manter recursos e serviços necessários aos meios antiaéreos.

Figura 16 – Entendendo a Antiaérea



Fonte: Acervo do GDAAE.

Para a realização do controle antiaéreo, são utilizados principalmente o **Míssil MGLA 9K338**, **Míssil IGLA-S**, que é produzido na Rússia, tem alcance de 6Km, tem um peso de 16,7 kg, a velocidade do míssil atinge uma altitude de 3.500m com guiamento passivo.

Figura 17 – Míssil MGLA 9K338



Fonte: Acervo do GDAAE.

Para obter controle do espaço aéreo e realizar a proteção antiaérea, é utilizado o Radar SABER M60, que pode ser montado em locais ermos e de pronto atendimento às demandas do local de proteção. É um radar móvel, que pode ser adaptado à necessidade.

O acompanhamento e monitoramento é feito via veículo Marruá, que é característico do GDAAE, e feito por Rádio Falcon III Harris, especialmente para uso de antiárea no GDAAE, tendo a função de avisar e comunicar as ações de controle e proteção.

Para treinamento e capacitação dos militares do Grupo, são realizadas atividades no simulador, que fica na sede do GDAAE, em Canoas-RS, onde são realizados exercícios operacionais, treinamentos e instruções para maior capacitação dos militares.

Figura 18 – Treinamento Antiaéreo



Fonte: Acervo do GDAAE.

4.4 Esquadrão Pampa

Figura 19 – Hangar 1. Esquadrão Pampa



Fonte: Arquivo da Base Aérea de Canoas

Seguindo o roteiro, no Hangar 3, localiza-se o Esquadrão Pampa, da Aviação de Caça.

4.4.1 Histórico

O decreto-lei no 6796, de 17 de agosto de 1944, marcou o início de uma nova Fase na Força Aérea Brasileira, com a criação de duas unidades aéreas operacionais no 3º Regimento de Aviação: o 1º Grupo de Bombardeio Leve e o 3º Grupo de Caça.

Conforme disposto no sítio da Ala3, intransier, o 1º Grupo de Bombardeio Leve foi equipado com aviões tipo A-20 e aqui esteve sediado até 1946, quando foi determinada sua transferência para a Base Aérea de Cumbica.

Quanto ao 3º Grupo de Caça, um futuro mais brilhante lhe estava reservado: fora então equipado como os aviões P-40, os quais já tinham prestado relevantes serviços às Forças Aliadas na guerra que se desenrolava no oriente.

Em 1945, com a transferência de todos os P-40 para o 3º Regimento de aviação, é criado, pelo decreto-lei no 8335, de 10 de dezembro de 1945, o 4o Grupo de Caça.

O ano de 1946 assinala importantes modificações na Força Aérea Brasileira. Os ensinamentos advindos da última guerra motivaram uma nova estruturação do Ministério da Aeronáutica.

O Decreto no 22802, de 24 de março de 1947, de acordo com o decreto-lei no 99889, de 16 de setembro de 1946, declara extintos, o 3º e o 4º Grupos de Caça, criando, no seu lugar o 1º/14º Grupo de Aviação.

Em 1954 os Curtis P-40 foram substituídos pelos jatos Gloster Meteor, fabricados na Inglaterra, nas versões monoplace F-8 e biplace TF-7, tendo a primeira esquadrilha chegado em Canoas no dia 24 de setembro. Os Gloster F-8 e TF-7 Meteor foram desativados em 30 de novembro de 1966, recebendo no mesmo ano os Lockheed TF-33 T-Bird de fabricação norte-americana. Com a introdução do Embraer AT-26 Xavante na FAB, todos os TF-33 restantes passaram a ser utilizados pelo 1o/14o GAV, até a sua completa desativação em dezembro de 1975

Em 26 de novembro de 1976 chegaram os primeiros Northrop F-5E Tiger II do Esquadrão Pampa, novos de fábrica, camuflados em dois tons de verde e um de castanho e configurados com sonda de reabastecimento, sendo essas aeronaves transferidas para o 1o Grupo de Caça em 1988, passando a operar somente os Northrop F-5E Tiger II oriundos dos Estados Unidos, onde eram utilizados como aeronaves de treinamento de combate aéreo, desempenhando o papel de agressores. Nesse lote, chegaram vinte e dois monoplaces F-5E Tiger II e quatro biplaces F-5F Tiger II, os únicos operados pela FAB.

O jato supersônico Northrop F-5E Tiger II é um caça tático bimotor de defesa aérea e ataque ao solo fabricado nos Estados Unidos. A sua velocidade máxima atinge cerca de 1.700 km/h, possuindo dois canhões Pontiac de 20 mm e capacidade de levar os mísseis brasileiros Piranha e os israelenses Python III, além de bombas e foguetes. Os Tiger II da Força Aérea Brasileira foram modernizados através de um programa de revitalização desenvolvido pela Embraer, que ampliou em muito as suas capacidades de emprego de novos armamentos e navegação. Os Northrop/Embraer F-5 EM e F-5FM Tiger II são os atuais vetores do Esquadrão Pampa.

Baseado em Canoas, Rio Grande do Sul, o Esquadrão Pampa, como é conhecido o 1º/14º Grupo de Aviação, é o responsável pela Defesa Aérea do Cone Sul do País.

Para tanto mantém equipes e equipagens de alerta em condições de decolar de imediato, a fim de interceptar um determinado vetor. O suposto incursor pode ser desde aeronaves hostis, aeronaves em situação de vôo irregular, perdidas, e até com problemas técnicos que necessitem um acompanhamento, como já houve no passado. Convém ressaltar que tal estado de prontidão das equipagens é mantido durante 24 horas por dia, 365 dias por ano.

Desde sua criação, já teve nos acervos do Esquadrão Pampa as seguintes aeronaves: P-40 TOMAHAWK, que voaram até 1954, F-8 GLOSTER METEOR, que voaram até 1966, TF-33, que voaram até 1975, quando recebeu as aeronaves supersônicas F-5E/F TIGER II. Em 2005, o Esquadrão recebeu as aeronaves F-5EM/FM, que o equipam até os dias de hoje.

O efetivo do Esquadrão Pampa é composto pela elite dos pilotos de caça da FAB. Pela excelente reputação e da conhecida tradição que possuem. Os militares que nele servem são oriundos das unidades de transição (normalmente equipadas com AT-26 Xavante), os quais somente após uma relativa bagagem operacional e de ter adquirido uma larga experiência alçam as condições necessárias de servirem no 1º/14º GAV.

Figura 20 – Piloto de Caça



Fonte: Acervo do Esquadrão Pampa.

Figura 21 – HANGAR 1



Fonte: Acervo do Esquadrão Pampa.

4.4.2 O F-5M e serviços

O F5M é uma versão brasileira modernizada do caça F-5 Tiger II empregado na Força Aérea Brasileira. O projeto F5BR (posteriormente chamado de F5M) foi realizado pela Embraer e pela Aeroeletrônica, subsidiária da israelense Elbit, a pedido da FAB. O projeto consistiu na aplicação de aviônicos de última geração, atualização dos sistemas de navegação, armamentos e autodefesa, inclusive com equipamentos recentes de contramedidas eletrônicas. Ela inclui a última tecnologia disponível, com a capacidade técnica de ambas as empresas para desenvolver a solução certa para os cenários operacional e orçamentário da Força Aérea Brasileira.

O F5M é considerado um caça de 4ª geração (os outros F5 são tidos como de 3ª), tem aviônicos e sistemas totalmente novos. O caça também tem o sistema REVO de reabastecimento em pleno voo. O avião possui seu sistema totalmente digital, e a FAB implantou mísseis Derby de origem israelense.

Um avançado radar multi-modo - para medição de distância Ar-Ar, Ar-Terra e Ar-Mar, busca, rastreamento, rastreamento com varredura e combate aéreo foi instalado no F-5M, proporcionando condições de precisão, eficácia e autodefesa.

Desempenho - O avião mantém as mesmas características operacionais comprovadas em combate dos F-5E/F que já estão em operação no Brasil, porém extremamente melhoradas e aperfeiçoadas por meio dos novos sistemas incluídos na solução Embraer-Elbit.

Sistemas de armamentos - O avião possui armamentos convencionais e/ou inteligentes usados nos caças de nova geração, compatíveis com mísseis além do alcance visual, bombas guiadas a laser, mísseis balísticos, etc., e sensores para missões diurno-noturnas sob qualquer tempo.

Sistemas de Autodefesa - Contramedidas eletrônicas (ECM) testadas em combate, mais Receptor de Aviso de Radar (RWR) estão disponíveis. Baixa Assinatura ao Radar e assinatura infravermelha reduzidas garante baixa suscetibilidade de detecção do avião.

Logística - Os programas de manutenção baseados nas condições dos aviões são baseados em equipamentos e componentes de última geração. Um Equipamento de Função BIT permite localização de falhas e sistema de diagnóstico que leva a reparações rápidas, garantindo elevada confiabilidade de voo.

O Esquadrão Pampa até a década de 80 tinha um perfil de Esquadrão Aeroestratégico, pois realizava um leque variado de missões, e entre elas poderíamos destacar a de reabastecimento em vôo (REVO) e ataque ao solo.

Atualmente o 1º/14º GAV tem por precípua a Defesa Aérea, porém sem ter deixado de lado a sua já consagrada tradição de ataque ao solo.

Através da sua localização (atualmente na cidade de Canoas - RS) serve como ponta de lança ao SISDABRA (Sistema de Defesa Aérea Brasileiro), onde, com um trabalho em conjunto com o CINDACTA II, é o responsável pela Defesa Aérea do Cone-Sul do país.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa teve como objetivo identificar como a cultura, serviços e patrimônio militar-cultural da Base Aérea de Canoas, no estado do Rio Grande do Sul, pode ser utilizado como um roteiro pedagógico. Para dar conta do objetivo utilizou-se de um estudo de cunho qualitativo, de natureza aplicada, e com procedimentos metodológicos da pesquisa documental, tendo como fonte dos dados documentos oficiais, diários e fotografias para produzir o roteiro de visita pedagógica, produto final do curso

Em nosso trabalho, apresentamos os conceitos de memória social, da ligação entre memória e identidade, memória individual e coletiva, memórias sensíveis, sempre relacionado com o tema de pesquisa. Também estudamos turismo cultural-militar, compreende as vivências dentro de um conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural, com bens materiais e imateriais. Já o turismo pedagógico, as técnicas de Freinet foram fundamentais para adequar o roteiro proposto às aulas-passeio, proporcionar um ambiente em que se interagem as relações sociais, econômicas e culturais, permitindo caracterizar essa atividade como uma forma de lazer e turismo aplicados à educação. Desta forma, conseguimos cumprir o objetivo de estudos conceituais propostos.

Ao estudarmos as aulas-passeio e adequá-las ao roteiro de visita, conseguimos viabilizar o conhecimento da cultura militar, o patrimônio e peculiaridades, a apresentação dos serviços prestados pela Base Aérea de Canoas, de maneira que o estudante adquira conhecimento durante a visita, que ele tenha um conhecimento baseado em vivências, não apenas como lazer, mas somando conhecimento com aprendizado. Ao elaborar o roteiro de visita, utilizando os estudos de Freinet e a técnica das aulas-passeio, concluímos o objetivo proposto.

Com a intenção de contribuir com uma maior interação e conhecimento da população do município de Canoas e da região metropolitana de Porto Alegre sobre a Base Aérea de Canoas, fizemos um roteiro de visita percorrendo o patrimônio da área militar, sua estrutura, gerando aproximação de maneira prazerosa, porém com bastante conteúdo proporcionando conhecimento de como a Base Aérea funciona, os serviços que são prestados, o escalonamento da carreira, maneiras de ingresso,

contato com militares. Obtivemos êxito realizando um roteiro que viabiliza o objetivo da pesquisa.

Desta forma pode-se perceber que o Roteiro de Visitação pode auxiliar na interação entre os estudantes e os militares da Base Aérea de Canoas, visto que com as aulas-passeio, os alunos poderão efetivamente aprender sobre a vida militar, seus costumes, estrutura, história, dentre muitos conhecimentos, assim construindo uma memória positiva, poderemos gerar mais educação, mais cultura e cidadãos mais conscientes do seu país. Desta forma, atingimos nosso objetivo principal de identificar como a cultura, serviços e patrimônio militar-cultural da Base Aérea de Canoas, no estado do Rio Grande do Sul, pode ser utilizado como um roteiro pedagógico.

Por todo o exposto, pela importância da interação entre os estudantes da RMPA e os militares da Base Aérea de Canoas – RS, o Roteiro de Visitação, com base nas aulas-passeio, em que os alunos vão efetivamente aprender sobre a vida militar, seus costumes, estrutura, história, dentre muitos conhecimentos, que irão sedimentar uma memória social, poderemos gerar mais educação, mais cultura e cidadãos mais conscientes do seu país.

REFERÊNCIAS

- ANDRIOLO, Arley; FAUSTINO, Evandro. – Educação turismo e cultura: uma experiência de estudantes paulistas em Uruçunga. In: RODRIGUES, A. B. (Org.). **Turismo: desenvolvimento local**. São Paulo: Hubicitec, 1999.
- ALVES, Daniela; BARBOSA, Hélder; PINTO, Jorge Ricardo. O Potencial do Turismo Militar para a Cidade do Porto: o caso da Segunda Invasão Francesa. **Revista Científica do ISCET. Percursos & Ideias** - No 7 - 2a série 2016.
- ASSMANN, Aleida. **Espaços da recordação: formas e transformações da memória cultural**. Campinas/SP: Unicamp, 2011.
- BARETTA, Jocyane R. Arqueologia da repressão e da resistência e suas contribuições na construção de memórias. **Revista de Arqueologia Público**, n. 10, 2015.
- BARRETTO, M. **Turismo e legado cultural: as possibilidades do planejamento**. Campinas, SP: Papirus, 2001.
- BARROS, Flavia C. O. M. de. A teoria histórico-cultural e os pressupostos metodológicos de Celestin B. Freinet na educação infantil. **Revista Ibero-Americana de Estudos em Educação**, Araraquara, v. 12, n. esp. 1, p.649-668, 2017. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.21723/riaee.v12.n.esp.1.2017.9670>. Acesso em: 11 ago. 2021.
- BAUDRIHAYE, Jaime-Axel Ruiz. **O Turismo Cultural: Luzes e Sombras**. Madrid, Instituto de Turismo de España-Turespaña, Estudios turísticos, 1997.
- BIASUS, Felipe. **Mulheres oficiais e graduadas na Base Aérea de Canoas/RS: memórias de vida e narrativas fotográficas**. Dissertação (Mestrado em Memória Social e Bens Culturais) - Universidade La Salle, 2013.
- BIESEK, Ana Solange e SILVEIRA, Marcos Aurélio. **Planejamento dos aspectos culturais no Espaço Turístico Urbano de Foz do Iguaçu**. Tese de doutorado. Paraná, UFPR – Universidade Federal do Paraná, 2010.
- BONFIM, Mailane Vinhas de Souza. Por uma pedagogia diferenciada: Uma reflexão acerca do turismo pedagógico como prática educativa. **Turismo - Visão e Ação**, vol. 12, núm. 1, janeiro-abril, 2010, pp. 114-129. Universidade do Vale do Itajaí, Camboriú, Brasil.
- BRASIL. Força Aérea Brasileira. ALA 3. SEÇÃO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA BACO. Documento interno, 2021.
- COELHO, João Frederico Pinto. **Turismo Militar como segmento do Turismo Cultural: Memória, Acervos, Expografias e Fruição Turística**. Instituto Plotécnico Tomar. Tomar – Portugal. 2010.

ELIAS, Marisa Del Cioppo. A atualidade da proposta pedagógica de Célestin Freinet. **Revista Ibero-Americana de Estudos em Educação**, Araraquara, v. 12, n. esp. 1, p. 612-619, 2017. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.21723/riaee.v12.n. esp.1.2017.9666>. Acesso em: 11 ago. 2021.

FAJER, Márcia. **Sistema de investigação de acidentes aeronáuticos da aviação geral - uma análise geral**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública. São Paulo: USP, 2009.

FAY, Claudia Musa. Aeroporto de Congonhas: lugar de história e memória da cidade de São Paulo. **Anais do XXIV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA**. São Leopoldo, ANPUH, 2007.

FAY, Claudia Musa; GUIMARÃES, Geneci. Aviação, tecnologia e sociedade: os Primeiros Vôos No Brasil. **Anais do Congresso Scientiarum História III**, 2011.

FERNANDES, Aparecida Do Rocio Almeida. **Viajar é Preciso**. O Turismo Pedagógico Como Instrumento de Ampliação de Conhecimentos e Desenvolvimento Cultural. Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2016.

FREINET, C. **As técnicas Freinet da Escola Moderna**. Lisboa: Estampa, 1976.

FREINET, C. **Ensaio de Psicologia sensível**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

FREINET, Celestin. **A Pedagogia do Bom Senso**. 7. ed. São Paulo. Editora Martins Fontes, 2004.

FICO, Carlos. **Ditadura militar brasileira: aproximações teóricas e historiográficas**. Revista Tempo e Argumento, vol. 9, núm. 20, janeiro-abril, 2017, pp. p.5-p.74.

FIGUEIRA, Luís Mota. **Manual para Elaboração de Roteiros de Turismo Cultural**. Instituto Politécnico de Tomar. Fevereiro 2013.

GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D.T. **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. - São Paulo: Atlas, 2002.

GOLDENBERG, M. **A arte de pesquisar**. Rio de Janeiro: Record, 1997.

GRAEBIN, Cleusa M. G. **Canoas, para lembrar quem somos - Bairro Fátima** (vol. 11). Canoas: ed. Fenix, 2009.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, p. 200-212.

- MARTINI, R. da Silveira. Inclusão digital e inclusão social. **Revista Inclusão Social**. Volume 2, Edição 1 - IBICT - Instituto Brasileiro de Informação em Ciências e Tecnologia, 2005.
- MARTINS, Sérgio; RAMOS, Dina; FIGUEIRA, Luís Mota. A experiência turística e os valores da arma de cavalaria no contexto da fruição do património histórico-militar inclusivo. **Revista Turismo & Desenvolvimento**, n. 27/28, 2017, p. 339 – 342.
- MELLO, S. A. Infância e humanização: algumas considerações na perspectiva histórico-cultural. **Perspectiva**, Florianópolis, v. 25, n. 1, p. 83-104, jan./jun., 2007.
- MILAN, Priscila Loro. “**Viajar Para Aprender**”: Turismo Pedagógico na Região dos Campos Gerais – PR. Universidade Do Vale Do Itajaí. Balneário Camboriú. 2007.
- MOLETTA, Vânia B. Florentino. **Turismo Cultural**. Porto Alegre: SEBRAE, 1998.
- MEIRELLES, Renzo de Souza Alibert. **Turismo de Massa em Florianópolis e consequências culturais, socioeconômicas e ambientais**. TCC (graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina. Centro Sócio-Econômico. Economia. Universidade de Santa Catarina, 2016.
- NEGRI, Vanessa. Evolução Urbana – Cidade Canoas/RS. Canoas, 2016. **Referência – Arquitetura, projeto e consultoria**. Disponível em: <https://refarq.com/2016/03/11/evolucao-urbana-cidade-canoasrs/>. Acesso em: 11 ago. 2021.
- OLIVEIRA, Maria Amália. Histórias EnCantadas: unindo turismo e educação em uma proposta de educação social. **Revista Contemporânea de Educação**, v. 14, n. 29, jan/abr. 2019.
- PIMENTEL, Valderes Y. F.; MAIA, Luciano B. Lamari. Turismo pedagógico. Acadêmica do Curso de Pedagogia da Faculdade de Ciências Sociais e Agrárias de Itapeva. **Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT**, Ano VII., v. 12, n. 1, maio de 2018.
- PRODANOV, Cleber Cristiano. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico** – 2. ed. – Novo Hamburgo: Feevale, 2013.
- RICOEUR, Paul. **A memória, a história e o esquecimento**. Campinas: Unicamp, 2007.
- RAYKIL, Eladyr Boaventura; RAYKIL, Cristiano. Turismo Pedagógico: uma interface diferencial no processo ensino-aprendizagem. **Revista Global Turismo**, v. 2, n. 2, nov. 2005. Disponível em: www.periodicodeturismo.com.br/site/artigo/pdf/Turismo%20Pedagogico.pdf. Acesso em: jun. 2010.
- SAMPAIO, Rosa Maria Whitaker. **FREINET: evolução histórica e atualidades**. 2. ed. São Paulo: Editora Scipione, 2002.

SILVA, Glaubécia; NOVO, Cristiane. Roteiro Turístico. **E-tec Brasil**. Centro de Educação Tecnológica do Amazonas, 2010. Manaus, 2010. Disponível em: http://redeetec.mec.gov.br/images/stories/pdf/eixo_hosp_lazer/061112_rot_tur.pdf. Acesso em: 11 ago. 2021.

VIEGAS, Danielle Heberle. **Entre o(s) passado(s) e o(s) futuro(s) da cidade**: um estudo sobre a urbanização de Canoas/RS (1929-1959). Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2011.