



# NON MULTA SED MULTUM

## Entre Montanhas e o Céu de Anil

Adriana Iop Bellintani (ORG)  
Mauro Bellintani (ORG)  
Edson Brandão  
Gleison Antônio Somensi  
Marcelo de Miranda Coelho  
Maria da Luz Coelho  
Tereza Marta Ribeiro Mendes

Escola Preparatória de Cadetes do Ar

Este livro faz parte das comemorações dos 70 anos da Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR). O seu objetivo principal é divulgar o trabalho desempenhado nessa Escola pelo corpo docente e pelos instrutores militares.



**NON MULTA SED MULTUM**  
**Entre Montanhas e o Céu de Anil**

# ESCOLA PREPARATÓRIA DE CADETES DO AR

## COMANDANTE DA AERONÁUTICA

Tenente-Brigadeiro do Ar Antonio Carlos Moretti Bermudez

## COMANDANTE-GERAL DO PESSOAL

Tenente-Brigadeiro do Ar Luís Roberto do Carmo Lourenço

## DIRETOR DE ENSINO DA AERONÁUTICA

Major-Brigadeiro do Ar Rui Chagas Mesquita

## COMANDANTE DA EPCAR

Brigadeiro do Ar Mauro Bellintani



Escola Preparatória de Cadetes do Ar  
Rua Santos Dumont, 149 – Bairro São José  
CEP 36205-058 – Barbacena – MG – Brasil  
Email: [scs.epcar@gmail.com](mailto:scs.epcar@gmail.com)  
Telefone (32) 3339-4018

ADRIANA IOP BELLINTANI (Org)  
EDSON BRANDÃO  
GLEISON ANTÔNIO SOMENSI  
MARCELO DE MIRANDA COELHO  
MARIA DA LUZ COELHO  
MAURO BELLINTANI (Org)  
TEREZA MARTA RIBEIRO MENDES

# **NON MULTA SED MULTUM**

## **Entre Montanhas e o Céu de Anil**

1ª EDIÇÃO

Barbacena – MG  
Escola Preparatória de Cadetes do Ar  
2019

Editado pela Escola Preparatória de Cadetes do Ar.

Todos os direitos reservados aos autores, na forma da Lei.  
A reprodução não autorizada dessa publicação, no todo ou  
em parte, constitui violação dos direitos autorais.

Os artigos publicados são de responsabilidade exclusiva dos autores: as  
opiniões e julgamentos neles contidos não expressam necessariamente  
o pensamento da Escola Preparatória de Cadetes do Ar.

Revisão ortográfica: Ten QOCON MRM Alyandra Cristina de Souza Vidal

Capa: 2o Sgt Pablo Júnio Alfim Domingos e SO R1 Janilson do Amaral

Logomarca dos 70 anos da EPCAR: Aluna Fabiane Mayra Ramos

Diagramação: Parque de Material de Eletrônica da  
Aeronáutica do Rio de Janeiro (PAME-RJ)

B444n Bellintani, Adriana Iop

Non multa sed multum: entre montanhas e o céu de anil / Adriana  
Iop Bellintani, Edson Brandão, Gleison Antônio Somensi, Marcelo  
de Miranda Coelho, Maria da Luz Coelho, Mauro Bellintani, Tereza  
Marta Ribeiro Mendes. - Barbacena: Escola Preparatória de Cadetes  
do Ar, 2019.

110 p.

ISBN 978-65-80300-00-6

1. Ciência militar e administração pública.

I. Título.

CDD 350

“A EPCAR é para mim um privilégio, uma oportunidade única de criar lembranças e seguir um legado que foi criado há 70 anos e, desde então, vem sendo vivido e fortificado por cada turma que passa por este solo sagrado. Estar na EPCAR é muito mais que fazer parte da Força Aérea, é uma chance de fazer parte de sua história. Muitos querem estar aqui, porém poucos conseguem, o que é bem representado pelo lema da Escola. No entanto, os poucos que passam pela Nascente do Poder Aéreo carregarão para sempre dentro de si a mística do Aluno do Ar.” (2017/026 Aluno Matheus).



“Saudade de casa, alegria, angústia, orgulho, medos, coragem para enfrentar tudo que for preciso, dificuldades, conquistas, vitória! Esses são alguns dos sentimentos de uma pioneira da Nascente do Poder Aéreo, fato que muito incentiva minha cara turma a continuar no cumprimento do dever! Com fé e vibração caminhamos para a conclusão do curso da EPCAR, confiando em Deus, honradas de servirmos à pátria e muito orgulhosas de estudarmos nessa querida escola! Parabéns, Nascente, pelos seus 70 anos de existência! Faremos sempre, alunos e alunas, nossa parte para nunca deixarmos essa escola morrer!” (2017/020 Aluna Laniz).





# Agradecimentos

Ao Instituto Cultural da Aeronáutica, nas pessoas dos Exmos. Srs. Diretor Ten.-Brig. Rodrigues Filho, Subdiretor de Cultura Maj.-Brig. Scheer e Subdiretor de Divulgação Brig. Pitrez, pelo inestimável apoio na confecção dessa obra desde a sua concepção inicial e pelas palavras de incentivo.

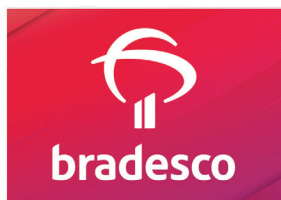
Ao Exmo. Sr. Diretor de Ensino da Aeronáutica, MB Mesquita, pelas orientações seguras.

Ao Sr. Diretor do Parque de Material de Eletrônica da Aeronáutica do Rio de Janeiro, Cel Javosky, pelo apoio na diagramação de todos os capítulos.

Ao Corpo Docente da EPCAR, pelo entusiasmo contagiante na maneira de retratar a formação acadêmica.

Aos autores, pelo enorme empenho e pela compreensão nas constantes interações.

Às Seções de Comunicação Social da EPCAR e da EEAR, pelo suporte na confecção da capa.



**SAAB**



**UNIPAC**  
Barbacena



# Sumário

<b>Prefácio</b> .....	13
<b>1 - Dos primórdios da aviação militar do Campo dos Afonsos à Nascente do Poder Aéreo</b> Adriana Iop Bellintani.....	15
<b>2 - Um lugar chamado Barbacena: sua história contada pela perspectiva da educação</b> Edson Brandão.....	35
<b>3 - O ensino na EPCAR: uma “jovem” escola aos 70 anos</b> Marcelo de Miranda Coelho, Maria da Luz Coelho e Tereza Marta Ribeiro Mendes .....	55
<b>4 - Formação Militar dos Alunos da EPCAR</b> Gleison Antônio Somensi.....	69
<b>5 - Poder Aéreo e Espacial: reflexões e perspectivas</b> Mauro Bellintani.....	85
<b>Sobre os Autores</b> .....	103
<b>Ilustrações</b> .....	106



# Prefácio

“É a mata cismontana, molhada de ventos marinhos, agrícola ou madeireira, espessamente fértil. É o sul, cafeeiro, assentado na terra-roxa de declives ou em colinas que europeias se arrumam, quem sabe uma das mais tranquilas jurisdições da felicidade neste mundo.”

O amor das palavras de Guimarães Rosa às Minas Gerais nos envaidece de saudosismo e brandura. Minas Gerais é terra que não se esquece jamais, e no dia 21 de março de 1949, foi escolhida a querida cidade de Barbacena como a Nascente do Poder Aéreo de uma moderna Força Aeroespacial.

Mas pensar em modernidade não significa esquecer o passado; é olhar criteriosamente para o futuro, suas oportunidades e desafios, compreendendo, com sabedoria, as lições da História como sinais que ficaram para trás, mas que, eternamente, terão algo a nos ensinar. Ao preservarmos e cultuarmos esses ensinamentos, estamos assentando sólidos alicerces para alcançarmos os objetivos da Diretoria de Ensino da Aeronáutica e da Força Aérea Brasileira.

Assim, ao percorrermos as preciosas páginas dessa emblemática edição que integra as comemorações dos 70 anos da Escola Preparatória de Cadetes do Ar, o leitor poderá comprovar a envergadura da rica história dessa indelével organização de ensino, criada a partir do curso prévio da Escola de Aeronáutica, no saudoso Campo dos Afonsos no Rio de Janeiro, considerado o berço da aviação militar brasileira. Foi lá que germinou a ideia de se criar um curso que preparasse convenientemente os futuros cadetes da nova Força Aérea.

Como reconhecimento por essa abnegada contribuição ao longo dessas sete décadas, rendo, nesta marcante data, o mais profundo sentimento de admiração como forma de destacar indelével significância na formação dos ricos valores de “dignidade acima de tudo”, “servir por ideal” e “aprender para liderar”.

São valores que cuidadosamente lapidam as pedras brutas da juventude brasileira, plenamente sintonizados com os legítimos anseios da sociedade, extraíndo, assim como das ricas terras mineiras, preciosos diamantes forjados por tradições e glórias, concebidos no fragor da batalha e que enriquecem, seja os que lograram o oficialato da carreira militar, seja os que granjearam uma vida profissional além da caserna, a sociedade brasileira através dos ensinamentos transmitidos, apreendidos e vivenciados.

Celebramos esses setenta anos de memoráveis vitórias, conquistas e externamos o insigne sentimento de orgulho e admiração que emana de nossos corações ao recordarmos a gloriosa jornada em preparar gerações de líderes da nossa Força Aérea.

Para tal, o objetivo norteador desta obra é divulgar no meio acadêmico e

militar a história, o funcionamento e o cotidiano da única escola de ensino médio da aeronáutica destinada a formar os futuros líderes da Força Aérea Brasileira, com ensino e preparo de excelência.

Nesse sentido, este livro foi escrito a muitas mãos no intuito de dar voz aos mais variados segmentos presentes no contexto da Escola e de Barbacena. O presente trabalho está dividido em cinco capítulos. O primeiro trata sobre os primórdios da aviação brasileira no Campo dos Afonsos e as aulas e treinamentos a cargo dos militares da Missão Militar Francesa de Instrução junto ao Exército Brasileiro. O segundo capítulo apresenta a evolução histórica da educação em Barbacena e as mudanças percebidas a partir da fundação da Escola Preparatória de Cadetes do Ar e seu significado atualmente no imaginário da cidade.

O terceiro capítulo explana sobre o ensino na Escola, as divisões em grandes áreas, as disciplinas e os trabalhos desenvolvidos pelos docentes e discentes durante o ano letivo. O quarto capítulo analisa a instrução militar aos alunos e a prática de educação física, bem como as competições esportivas.

O quinto e último capítulo versa sobre o poder aéreo no mundo e no Brasil, sua importância e a forma como está organizado pela Força Aérea Brasileira. Desta maneira, este trabalho apresenta temas variados como história militar, prática esportiva, doutrina militar, treinamento, organização aeroespacial e, envolto nessas variadas temáticas, desenvolve a história e o *modus operandi* de uma das melhores escolas públicas de nosso país.

Boa leitura!

**Maj Brig Ar Rui Chagas Mesquita**

*Diretor de Ensino da Aeronáutica*

# Dos primórdios da aviação militar do Campo dos Afonsos à Nascente do Poder Aéreo

*Adriana Iop Bellintani*

O primeiro oficial aviador do Exército Brasileiro, Ricardo Kirk, foi brevetado em 1912 na França e auxiliou o governo na Guerra do Contestado com a aviação de reconhecimento. O governo brasileiro, entendendo a importância da aviação militar, em 1918, contrata uma missão francesa de aviação para instruir os pilotos, composta, de acordo com Malan: “de três oficiais, um sargento ajudante e especializado em fotografia aérea e cinco sargentos mecânicos”.<sup>1</sup> O primeiro chefe dessa missão, em 1918, é o capitão Magnin; em 1920, passa a ser o capitão De Séguin. A lei brasileira de 7.01.1919 autoriza o Brasil a contratar uma missão estrangeira para o Exército, e a lei de 28.05.1919 estabelece, já em seu artigo primeiro, que essa missão seria francesa: “art. 1. O governo contratará na França, para fins de instrução no Exército, uma missão militar (...). Art. 2. O chefe dessa missão servirá junto ao EME na qualidade de assistente técnico, e terá a superintendência de todos os assuntos confiados à missão”.<sup>2</sup>

O presidente da República, Epitácio Pessoa, é o propulsor da vinda da Missão Militar Francesa (MMF) para o Brasil. “Ele estava sendo auxiliado por um brilhante deputado de Minas Gerais, Pandiá Calógeras, apaixonado pela questão militar”.<sup>3</sup> Calógeras, ministro da Guerra de Epitácio, é filho de professor de origem grega, trazido para o Brasil pelo Imperador Dom Pedro II, e de mãe com ascendência francesa. Epitácio Pessoa e Calógeras são figuras determinantes para a vinda da MMF para o Brasil.

Gamelin, antes da assinatura oficial do contrato, viaja ao Brasil para obter todas informações sobre o país: sua história e cultura, o exército, a população, o clima, o relevo, os meios de transporte, as linhas férreas, os portos, os rios, as áreas estratégicas; deseja, principalmente, fornecer ao ministro da Guerra da França uma série de dados importantes ao estabelecimento dos planos de instrução nas escolas militares.

Um dos primeiros objetivos do Exército, com a vinda da missão, é a re-

---

<sup>1</sup> MALAN, Alfredo Souto. Missão militar francesa de instrução junto ao Exército Brasileiro. Rio de Janeiro: Bibliex, 1988. p. 16.

<sup>2</sup> O projeto 425 foi aprovado por 93 votos contra 21, sessão de 23.12.1918. Brasília: Biblioteca do Supremo Tribunal Militar.

<sup>3</sup> Relatório do Gen. Maurice Gamelin, chefe da Missão Militar Francesa, sobre a ação da MMF no Brasil, Rio de Janeiro, jan. 1919 a jan. 1925. Paris: Arquivo MRE, dossiê 32, 174-5.



organização das escolas de instrução, em especial, da Escola de Aperfeiçoamento dos Oficiais, o que leva os franceses a afirmarem que: “parece limitada esta reorganização”.<sup>4</sup> Apenas dar instruções e reorganizar escolas é tarefa demasiado restrita para um país como a França que deseja vender seu excedente de guerra e ainda pretende, como afirma Gamelin: “sentar definitivamente nossa influência militar no Brasil”.<sup>5</sup> Gamelin constata tanto a ausência de exercícios práticos de terreno e de manobras com armas, como a total inexistência de mobilização: a infantaria ignora o combate de fogo, não há corpo de oficiais e nem de reserva aptos ao serviço. Registra, enfim, que há muito por fazer em todos os domínios.

Em 1918, o Brasil recebe o primeiro adido militar da França: Ploton. E, em 1919, possui já três missões militares francesas em seu território: a Missão do Estado de São Paulo; a Missão de Aviação e a MMF. Essas missões têm ação independente uma da outra; não há ligação hierárquica entre os três chefes: apenas em 1924, quando o Capitão De Séguin deixa o Brasil, a Missão Militar de Aviação passa a fazer parte da MMF.

O ministro das Finanças do Brasil, Azevedo Marques, assinala três pontos especiais a serem executados pela França, envolvendo favoravelmente as negociações da missão: a baixa das tarifas aduaneiras sobre o café, a multiplicação de meios de transportes entre os portos francês e brasileiro, e a criação, no Rio de Janeiro e em São Paulo, de uma loja de arte francesa, onde seriam oferecidos aos compradores brasileiros as grandes manufaturas francesas e as obras dos melhores artistas.

Os países latino-americanos não escapam à crise financeira do pós Primeira Guerra, o que prejudica as exportações francesas. No caso brasileiro, entretanto, a França tem um acordo, desde 1900, que beneficia os produtos franceses com a cobrança de taxas mínimas, ou seja, a França já possui concessões financeiras do Brasil, mesmo antes da contratação da MMF.

O ministro da Guerra brasileiro, ao negociar a contratação da MMF, tem como objetivo primeiro a instrução, via organização e/ou reorganização das escolas. Não são esses, entretanto, os interesses franceses no acordo: “não se poderá esquecer que os serviços que nós vamos render ao Brasil instruindo e reorganizando seu exército, deve ter por consequência lógica o fornecimento de material de guerra”.<sup>6</sup> Enquanto o Brasil se preocupa com a instrução e profissionalização de seu efetivo militar, a França pretende obter superavit em sua balança comercial, vendendo a sucata que não mais lhe faz serventia.

A escola do Campo dos Afonsos é fundada, em 1914, pelo italiano Gino

---

<sup>4</sup> Diretivas para o chefe da Missão Francesa no Brasil. Paris: Arquivo do MRE, dossiê 30, 174-5.

<sup>5</sup> id., ib.

<sup>6</sup> Diretivas para o chefe da Missão Militar Francesa, op. cit. nota 04.

San Felice, em um local chamado Chácara dos Afonsos. Devido a dificuldades de toda ordem, essa escola dura apenas um ano. Mas é reaberta em 15 de outubro de 1918, quando chega ao Brasil a Missão Militar Francesa de Aviação.

Em outubro de 1918, o Brasil contrata uma MMF de aviação, que funciona até 1924. Desde 1922, o Exército Brasileiro possui uma Escola de Aviação. Os franceses mostram extremo interesse pela venda de material aéreo; sabendo da intenção do Clube de Aeronáutica Brasileiro, em 1919, de criação de duas escolas de aviação civil, uma no Rio de Janeiro e outra em São Paulo, oferecem rapidamente seus serviços para o fornecimento do material: “A Casa Farman poderá, conforme os tipos que lhe sejam pedidos, assegurar a fabricação e o fornecimento necessários”.<sup>7</sup>

A intenção é estabelecer vínculos com o governo brasileiro no campo da aviação, pois o primeiro país a conseguir se instalar como fornecedor de material impediria, mais facilmente, que empresas concorrentes conseguissem exportar seus produtos bélicos para o Brasil. Foch e outros militares franceses não acreditam na força da aviação enquanto arma de guerra, mas procuram utilizar-se da venda de aviões para aumentar seu superávit. Segundo Acácio Augusto: “A maioria dos militares gauleses (...) consideravam impossível a guerra ser vencida pela aviação”.<sup>8</sup> Em 31 de dezembro de 1921, um decreto para a reorganização do Exército prevê a constituição de doze esquadrilhas: cinco de observação, três de caça, três de bombardeamento e uma mista. Esse decreto amplia e desenvolve a aviação como arma de combate, criando para os franceses a grande oportunidade de exportar seu excedente bélico da Primeira Guerra Mundial.

Em 1922, duas mulheres brasileiras obtêm seus brevês, Teresa de Marzo e Anésia Pinheiro Machado. Na opinião dos franceses, o interesse se deve à estada, em São Paulo, da aviadora francesa Adrienne Bolland: ela despertara a atenção sobre essa vocação.<sup>9</sup>

Em 1923, a aeronáutica civil e postal é praticamente inexistente. A aeronáutica militar, subordinada ao Ministério da Guerra, é composta pela Escola de Aviação no Campo dos Afonsos e por um grupo de aviação no Rio Grande do Sul.<sup>10</sup> O grupo de aviação sulista é constituído por uma esquadrilha de observação, uma de bombardeamento e uma de caça, todas na cidade de Alegrete, na fronteira oeste do Rio Grande; também há um parque de aviação na cidade de Santa Maria, no centro do estado.

O efetivo total da Aviação, soma, em 1923, trinta e nove pilotos, catorze

<sup>7</sup> Documento sobre Aviação de 26.06.1919. Paris: Arquivo MRE, dossiê 35, 174-3 e 174-5.

<sup>8</sup> ACÁCIO AUGUSTO, Horácio. Influências estrangeiras na formação e na doutrina do exército. Revista do Exército Brasileiro, Rio de Janeiro, v. 131, p. 35, jan., fev., mar. 1995.

<sup>9</sup> Correspondência de Salats, adido militar da França no Brasil, para o ministro da Guerra da França, Rio de Janeiro, 15.06.1922. Paris: Arquivo SHAT, 3391.

<sup>10</sup> A Aviação Militar de São Paulo pertencia ao estado de São Paulo e, não, ao governo federal.

observadores e trezentos homens responsáveis pelo serviço de terra. Faltam pelo menos mais cinquenta e cinco homens de bombardeamento e trezentos no parque de aviação. Até esse momento, a Aviação é equipada apenas com material francês.<sup>11</sup>

A expectativa de crescimento na área da aviação militar e civil é frustrada quando Artur Bernardes, em 1924, assume a presidência da República e retira todo o financiamento e apoio à Aviação. Bernardes considera a aviação uma arma perigosa: “ele fez parar o recrutamento, a instrução e as compras de material. Seu ministro da Guerra não queria ouvir falar em aviação, fez destruir o material existente e decide despedir-se da Missão Francesa de aviação”.<sup>12</sup>

Graças à interferência de Gamelin, esse programa não se realiza na íntegra, mas o governo Bernardes representa um atraso para o setor. Quando Washington Luís assume o poder, em 1926, a Aviação é, então, reorganizada sob a orientação do Ten. Cel. francês Marcel Jauneaud.

Em dezembro de 1927, o Brasil compra 22 novos aviões que ainda não possuem hangares para ficar, sendo esse fato motivo de preocupação para Spire: “nada existe para receber esta montagem. Falta lugar, é preciso deixar os aparelhos nas caixas onde eles se deteriorarão sem fornecer nenhum serviço”.<sup>13</sup> É preciso investir mais na construção de áreas de apoio em terra.

Para o melhor desenvolvimento da Aviação, é necessária a reorganização da Escola, com estrutura de créditos tanto para ela, como para a compra de materiais; para construção de uma usina de motores e o estabelecimento de planos de voo. Isto nem sempre é fácil, em se tratando de Brasil, onde cada administração tem suas prioridades e uma maneira distinta de entender a importância das Forças Armadas e da Aviação.

A aviação civil também intenta criar três escolas de instrução, no Rio de Janeiro, em São Paulo e em Belo Horizonte. Essa iniciativa deixa os franceses preocupados, porque não possuem a gerência sobre a aviação civil e, caso esse projeto de expansão se concretize, é viável que o governo aprove mais créditos à aviação civil do que à militar.

Os representantes da aviação civil estão organizando, à época, um evento no Brasil para estudo e propaganda de aviões e motores. Trata-se do Congresso Nacional Brasileiro de Aviação, acontecido no período de 14 de julho a 08 de agosto de 1928, no Rio de Janeiro. Nesse evento, estão em pauta as seguintes questões: organização de terra, tráfego aéreo; técnicas de aeronáutica; iniciativas em favor da

---

<sup>11</sup> Correspondência do Cap. Moineville, da Missão Militar Francesa de Aviação, para o ministro da Guerra da França, Rio de Janeiro, 28.05.1923. Paris: Arquivo SHAT, 3398.

<sup>12</sup> Correspondência de Kammerer para Aristide Briand, ministro das Relações Exteriores da França, Rio de Janeiro, 15.01.1932. Paris: Arquivo MRE, dossiê 35, 174-3 e 174-5.

<sup>13</sup> Correspondência do Gen. Spire, chefe da Missão Militar Francesa, para o ministro da Guerra do Brasil, Rio de Janeiro, 17.10.1927. Paris: Arquivo SHAT, 3392.

aeronáutica; medicina especializada; direito aéreo; organização e administração da aeronáutica nacional; educação; turismo e propaganda.

## Missão Militar Francesa de Aviação

De 1918 a 1924, a MMF de Aviação funciona de forma independente da MMF de instrução junto ao Exército; apenas em 1924, integra-se a essa. Em 1919, a Escola de Aviação já está em pleno funcionamento, sendo oficialmente inaugurada em 10 de julho de 1919. Em outubro de 1919, a Escola de Aviação efetua 121 horas de voo e faz 456 aterrissagens; todos alunos realizam voos solos. A escola também trabalha com fotografias aéreas para a confecção, pelo EME, de mapas do Distrito Federal.<sup>14</sup>

O contrato de 1918 é assinado pelo ministro da Guerra da França, Georges Clemenceau e pelo enviado especial do Brasil à França, Olyntho Magalhães. A MMF de Aviação tem como objetivo o desenvolvimento e organização dos serviços de aviação militar para o Exército Federal. A prioridade é a criação da Escola de Aviação para instrução de pilotos e mecânicos. A missão é composta pelos seguintes oficiais: Cap. Magnin, chefe da missão; Ten. Lafay e Ten. Verdier, adjuntos; Sarg. Sauvaget, Sarg. Meignen e Sarg. ajudante, mecânicos dos aviões; Sarg. Buisson e Sarg. ajudante Gaillard, mecânicos de motores; e Sarg. ajudante Dorsand, especialista em fotografia aérea.<sup>15</sup>

Em 1920, é renovado, por mais dois anos, o contrato da MMF de Aviação, contando com: um oficial, chefe da missão; um oficial como instrutor; dois oficiais especialistas; três suboficiais mecânicos de motores e cinco suboficiais mecânicos de aviões. A MMF encarrega-se da Escola de Aviação: instruções aos pilotos e organização dos serviços de aeronáutica. Os contratos da MMF de Aviação realizados são os que seguem:

Contrato	Chefe
16.10.1918 (02 anos)	cap. Magnin
16.10.1920 (02 anos)	cap. De Séguin
16.10.1922 (02 anos)	cap. De Séguin
Até 16.10.1924	cap. Jeunau

A MMF de Aviação é a principal responsável pela instrução e pela Escola de Aviação, assim como pela organização dos serviços aeronáuticos. Os membros

<sup>14</sup> Relatório do Cap. Magnin, chefe da Missão Militar Francesa de Aviação, Rio de Janeiro, nov.1919. Paris: Arquivo MRE, dossiê 35.

<sup>15</sup> Documento. Rio de Janeiro: Arquivo Itamaraty, estante 283, prateleira 4, maço 15.

da missão usam os uniformes franceses e portam suas insígnias, têm direito a quatro meses de férias a cada dois anos e gastos de viagem pagos pelo Brasil.<sup>16</sup>

Em 1920, é construído, com material nacional, o primeiro avião no Brasil, sob a direção do Cap. Lafay, chefe de instrução da MMF de Aviação, que estabelece o raio aéreo Rio de Janeiro - São Paulo.<sup>17</sup> Quem impulsiona, primeiramente, a indústria aérea no Brasil é o empresário Henrique Lage. Em seus estaleiros, na Vila Viana, constrói, em 1920, o avião Rio de Janeiro e, em 1922, o avião Independência, ambos projetados pelo francês Lafay, membro da MMF de Aviação.<sup>18</sup> Por falta de maior incentivo do governo, Henrique Lage não prossegue com seus planos de industrialização aérea.

No ano de 1921, a aeronáutica encontra-se na seguinte situação, segundo relato de Gamelin:

Uma Escola de aviação no Campo dos Afonsos compreendendo: 1 companhia de aviação com 250 homens; uma esquadrilha de aperfeiçoamento com 60 homens; trinta e oito pilotos, dos quais 12 oficiais; dezenove alunos-piloto, sete oficiais; vinte observadores oficiais; uma escola de mecânicos, com 30 mecânicos e 31 alunos; setenta aviões Nieuport; vinte aviões Bréguet XIV A2; quinze aviões Spad VII; três aviões Sopwith e um avião Spad-Herbemont 34. Um grupo de aviação militar no Rio Grande do Sul que possui elementos e pessoal para constituir: uma esquadrilha de observação com dez Bréguet XIV A2; uma esquadrilha de bombardeamento com dez Bréguet XIV A2; uma esquadrilha de caça com dez Spad VII e um parque de reparação.<sup>19</sup>

Devido à grande concorrência internacional em matéria de vendas de armamento, e às ofertas de outros países, como, por exemplo, os Estados Unidos, para o envio de brasileiros como estagiários em suas escolas de instruções, a França resolve abrir algumas vagas para os militares brasileiros com melhor desempenho nos cursos de aviação.

Mas, a França estabelece critérios rigorosos para a realização desses estágios nas suas escolas. Nas unidades, são permitidos apenas quatro oficiais por ano, com 20 a 30 horas de voos gratuitos. Na Escola de Versalhes, apenas dois oficiais são admitidos, desde que estejam no segundo ano de curso no Brasil, ou seja, já sejam pilotos. Da mesma forma, a Escola Superior da Aeronáutica admite

---

<sup>16</sup> Contrato da Missão Militar Francesa de Aviação de 16.10.1920. Paris: Arquivo MRE, dossiê 35, 174-4 e 174-5.

<sup>17</sup> Aviation au Brésil. Revue Franco-Brésilienne, Rio de Janeiro, n. 243, p. 15, 15.08.1929. Paris: Arquivo MRE, dossiê 104, p. 166-182.

<sup>18</sup> Documento. Paris: Arquivo MRE, dossiê 131, 174-4 e 174-5.

<sup>19</sup> Correspondência do Cel. Séguin, chefe da Missão Militar Francesa de Aviação, para o ministro da Guerra da França, Rio de Janeiro, 30.12.1921. Paris: Arquivo SHAT, 3391.

para estágio um oficial ou um engenheiro que fale francês e tenha conhecimentos técnicos científicos comprovados.<sup>20</sup> O interesse maior da MMF de Aviação é a venda de material. Como afirma Pernot: “O trabalho das missões de aviação tinha igualmente por fim assegurar a promoção do material francês criando as escolas militares estruturadas sob o modelo francês, empregando os instrutores franceses, (...) e eventualmente facilitando a abertura de linhas aéreas civis”.<sup>21</sup>

## **Organização da Escola de Aviação do Campo dos Afonsos**

A Escola compreende dois grandes serviços: o serviço de pista, a cargo do Ten. Verdier e do Sarg. Buisson, e o serviço das oficinas, sob a direção do Ten. Lafay. As oficinas dividem-se em quatro seções: a de motores, dirigida pelo cabo Gaillard; a de montagem de avião, dirigida pelo Sarg. ajud. Le Guezec; a de envernizamento, dirigida pelo Sarg. Sauvaget; e a de máquinas, a cargo do Sarg. Meigner.<sup>22</sup>

As oficinas têm por função a reparação de motores, a troca de peças dos aviões e também a construção dos móveis e utensílios para a Escola, tais como: mesas, armários, cofres, entre outros, ficando sob a orientação de um suboficial francês. Fazem parte desse serviço cerca de sessenta homens, mas muitos têm que receber instruções para trabalhar. Como lamenta Magnin: infelizmente a maior parte não sabe fazer nada e os meus contra-mestres franceses são obrigados a lhes ensinar a limar e aplainar antes de os utilizar. Os marceneiros e os mecânicos brasileiros são raros.<sup>23</sup>

No mês de julho desse ano, são feitas 101 horas de voo e 430 aterrissagens. Os alunos realizam, por dia, quatro voos de 15 minutos cada um, com um monitor. O programa da Escola prevê: das 6h até às 9h, exercícios de voo; das 9.30h às 12h, conferências; das 15h às 16h, trabalho prático nos ateliês; e, das 16h em diante, exercícios de voo, inclusive noturnos.

Em 16 de outubro de 1922, é renovado por mais dois anos o contrato da MMF de Aviação, embora a Escola de Aviação tenha ficado por dois anos fechada, de 1924 até 1926, devido ao Movimento Tenentista e à Coluna Miguel Costa-Prestes.

A MMF tem que enfrentar muitos problemas, como a hostilidade por parte de alguns oficiais brasileiros, que rejeitam a disciplina imposta pelos instrutores franceses, que não possuem o posto de comando da Escola de Aviação, sendo

---

<sup>20</sup> Documento. Paris: Arquivo SHAT, 3391.

<sup>21</sup> PERNOT, François. Les missions aéronautiques française en Amérique du Sud dans les années 20. *Revue Historique des Années*, n. 4, p. 97-107, dez. 1991.

<sup>22</sup> Relatório do Cap. Magnin, chefe da Missão Militar Francesa de Aviação, Rio de Janeiro, 01.08.1919. Paris: Arquivo MRE, dossiê 35, 174-3 e 174-5

<sup>23</sup> Documento. Paris: Arquivo SHAT, 3391.

apenas instrutores. E, nesse quadro de dificuldades, há grande falta de material bélico, especialmente aviões.

No ano de 1923, a aviação não apresenta o desenvolvimento pretendido pelos franceses, devido ao fechamento da Escola de Aviação, porque é convocado um número expressivo de unidades do Exército e da Escola Militar para combater os revolucionários. O clima geral fica pouco favorável à instrução.

Mas, contribuem para esse quadro outros fatores: o governo que está mais preocupado em assegurar sua própria posição; surge uma campanha pacifista de desarmamento a partir da Conferência Pan Americana de Santiago; rompe a Revolução de 1923, no Rio Grande do Sul. Além disso, o próprio ministro da Guerra, Setembrino de Carvalho, parece mais preocupado com a política do que com o Exército, e o governo fez grandes despesas com a comemoração do centenário da Independência do Brasil.<sup>24</sup>

Obviamente Gamelin, em sua correspondência, não deixa de citar como um dos fatores, além dos já aludidos, a ação dos inimigos alemães, que influenciam a ala germanófila do Exército.

Essa situação melhora apenas após 1927, como demonstra o quadro a seguir:<sup>25</sup>

	1925-1926	1927	1928	1929
Créditos	0	18.000	27.000	45.000
Alunos	0	53	95	176
Voos	0	7.000	15.000	30.000

Em 1926, o contrato do Brasil com a missão de aviação é renovado até 8 de setembro de 1927. A MMF de Aviação fica composta por um oficial superior, diretor técnico de instrução, a quem são submetidas todas as questões de aviação; um oficial adjunto, a quem competem instruções e conferências; e dois suboficiais mecânicos.

Desde sua inauguração até 1930, a Escola de Aviação é dirigida por dois militares, um brasileiro, o Ten. Cel. Amílcar Pederneiras e um francês, o Cel. André De Séguin. Segundo Morais, De Séguin dirige a escola com mão de ferro: “uma de suas exigências que mais irritava e às vezes humilhava os brasileiros era o chamado cilindro ideal, logo apelidado pelos alunos de ‘cilindro francês’”.<sup>26</sup>

O cilindro ideal compreende um raio de 10 Km a partir da pista dos

---

<sup>24</sup> Correspondência do Gen. Maurice Gamelin, chefe da Missão Militar Francesa, para o ministro da Guerra da França, Rio de Janeiro, 28.12.1923. Paris: Arquivo SHAT, 3399.

<sup>25</sup> Relatório do Maj. Henri Jauneaud, diretor técnico da Aviação Militar Brasileira, Rio de Janeiro, 16.04.1929. Paris: Arquivo SHAT, 3392.

<sup>26</sup> MORAIS, Fernando. Montenegro: as aventuras do marechal que fez uma revolução nos céus do Brasil. São Paulo: Planeta do Brasil, 2006. p. 28.

Afonso, que vai aproximadamente de Belfort Roxo até Jacarepaguá, com o objetivo de prevenir acidentes, pelo fato de diminuir a extensão do voo. Os voos de longa duração são privilégios dos franceses; o cilindro só é extinto em 1931.

O número de acidentes da aviação é significativo. Toda a vez que ocorre qualquer problema dessa natureza, a imprensa de oposição critica a ação dos franceses e os culpa pela venda de material ultrapassado, pela falta de instrução ou mesmo por sabotagem. O cilindro é a maneira encontrada para minimizar a incidência de acidentes sem que os pilotos deixem de voar.

Em 1927, é assinado um novo contrato com a MMF de Aviação, com duração até 1931, comportando seis oficiais, dois suboficiais e um oficial de artilharia antiaérea. Esses oficiais são bem escolhidos e preparados, pois, além da instrução, têm a importante missão de fazer frente à concorrência estrangeira e conseguir para a França o maior número possível de encomendas de aviões.<sup>27</sup>

Após os difíceis anos da administração Bernardes, em 1927, o ministro da Guerra, Nestor Sezefredo dos Passos, incentiva a aviação com: “organização das fábricas de aviação (motores e células); construção da Escola de Aviação conforme plano estabelecido pela missão e compra de material necessário para o funcionamento da instrução e a criação do primeiro regimento”.<sup>28</sup> Coffec enfatiza que os custos para esta empreitada seria de 111 milhões de francos dos quais 72 milhões reverteriam para os cofres das indústrias francesas.

## Acidentes aéreos

Os acidentes aéreos, à época, ocorrem com certa frequência na Escola de Aviação. E, a cada vez, viram rapidamente tema de discussão nacional, envolvendo jornais e um jogo de pressões contra o governo e a MMF de Aviação. O jornal “A Pátria”, por exemplo, um dos veículos de maior difusão que faz franca oposição aos franceses, noticia que um dos acidentes ocorridos no final de 1923 é resultado da sabotagem de dois membros da MMF: “O Sargento Bernard, sob ordem de seu chefe, o Capitão Moinville, preparou, num avião Bréguet destinado a ser pilotado no dia seguinte por oficiais brasileiros, ‘duas panes’ capazes de causar em pleno voo um acidente mortal”.<sup>29</sup>

Essas notícias geram comoção na população, que passa a acreditar na culpa dos franceses e até mesmo em uma conspiração de alguns membros da MMF de Aviação contra os militares brasileiros. Os franceses pressionam, então, o gover-

---

<sup>27</sup> Correspondência de Coffec, chefe da Missão Militar Francesa, para ministro da Guerra da França, Rio de Janeiro, 12.08.1927. Paris: Arquivo SHAT, 3392.

<sup>28</sup> Correspondência de Coffec, chefe da Missão Militar Francesa, para ministro da Guerra da França, Rio de Janeiro, 12.08.1927. Paris: Arquivo SHAT, 3392.

<sup>29</sup> A Pátria, 16.12.1923. Paris: Arquivo SHAT, 3391.



no brasileiro para prestar esclarecimentos oficiais dos fatos, via imprensa, explicando a maneira como se produzira o acidente, pois pensam que até mesmo pessoas mais esclarecidas, por vezes, acreditam nas calúnias divulgadas pelos seus inimigos, em jornais de oposição.

Nesse período, toda vez que os franceses mencionam a palavra inimigo, estão se referindo aos alemães a aos simpatizantes da cultura e das forças armadas alemãs. Eles afirmam, inclusive em correspondências, que os jornais brasileiros que levantam essas calúnias sobre os acidentes aéreos são germanófilos ou pagos pelos representantes alemães no Brasil.

A notícia, publicada nos dias 15 e 16 de dezembro de 1923, dirige-se ao Maj. Moineville, acusado de sabotar um aparelho para provocar um acidente mortal. Na perspectiva francesa, esse oficial havia retirado do avião uma peça que o impedia de voar, mas o piloto a recolocara, fazendo-o voar. Não há, assim, nenhuma intenção de sabotagem, apenas esse avião é retirado da instrução.

Para remediar a situação de animosidade contra os membros da MMF de Aviação, o Gen. Tasso Fragoso envia uma nota assinada para os jornais, desmentindo e esclarecendo o incidente. Está claro, na visão francesa, que essas calúnias partem de protagonistas alemães, ligados a membros do Exército Brasileiro.

Em maio de 1924, ocorre outro acidente aéreo, presenciado pelo chefe do EME, Tasso Fragoso, que pôde constatar as acrobacias e o desrespeito aos regulamentos, feitos pelo piloto, a 300 ou 400 metros do solo, podendo ser, por isso, incriminado pelo estado do aparelho. Mas ele morre, e a imprensa de oposição não deixa de tentar culpar os instrutores e os aviões franceses pelo incidente. O acidente é assim registrado por Gamelin:

Um oficial piloto brasileiro, um destes, que moviam campanhas contra nós, se matou, devido a uma imprudência. Felizmente, eu me encontrava com o Chefe de Estado-Maior Geral numa manobra de quadros não longe de onde se passou o acidente e o General Tasso Fragoso pode constatar, como eu, que o aviador fazia exercícios de acrobacia a 300 ou 400 metros do solo, contrariando a todos os regulamentos.<sup>30</sup>

Os acidentes aéreos são alvos de especulação por parte da imprensa e dos opositores da MMF, independente dos fatores desencadeadores das panes e dos incidentes.

---

<sup>30</sup> Correspondência do Gen. Maurice Gamelin, chefe da Missão Militar Francesa, para o ministro da Guerra da França, Rio de Janeiro, 17.07.1924. Paris: Arquivo SHAT, 3391.

## Criada a quinta arma do Exército

Em 13 de janeiro de 1927, é criada a arma de aviação no Exército Brasileiro, abrindo um crédito para compra de material de 115 milhões de francos, a serem gastos em cinco anos, no programa de organização da aviação, segundo o projeto do senador Carlos Cavalcanti de Albuquerque (1864-1940), do Rio de Janeiro, militar de carreira do império e político eleito sucessivamente, desde 1891.<sup>31</sup> A Aviação seria composta por uma direção de aviação, uma escola de aviação militar, um depósito central de aviação e unidades de aviação.

A quinta arma do exército compõe-se inicialmente de oito coronéis, dezesseis tenentes-coronéis, trinta majores, setenta e nove capitães e setenta e nove tenentes e subtenentes.<sup>32</sup> Esse ato é considerado um sucesso para a MMF, por ter sido encabeçado pelo instrutor principal de aviação, Jauneaud.

O texto promulgado autoriza a constituição de quadros e a compra de todo material necessário à função da arma. E esse é um tema relevante para os franceses. Como enfatiza Conty: “(...) o interesse que apresenta esta nova lei não escapará aos construtores franceses de material de aviação e aos fornecedores de ogivas e acessórios”.<sup>33</sup> Os oficiais e sargentos aviadores podem exercer atividades técnicas na aviação civil.

Em 2 de junho de 1927, um decreto estabelece o estatuto para o pessoal de aviação, cria a direção de aviação e estabelece o regulamento para a Escola de Aviação Militar. O estatuto trata dos direitos e deveres do pessoal da aviação. A direção de Aviação funciona junto ao Ministério da Guerra, sendo dotada de poderes sobre a aviação militar e civil. O regulamento define o quadro de instrução da Escola e a direção técnica da Instrução.<sup>34</sup>

É então nomeado, como diretor de aviação o General de Brigada Mariante, que goza da simpatia dos franceses, porque colabora com membros da MMF de Aviação. A criação da nova arma desperta a cobiça francesa.

À medida que a aviação civil e militar está sendo organizada no Brasil, ampliando seus efetivos e parques de material, mais se aguça o interesse estrangeiro por esse mercado, acirrando a rivalidade comercial entre os países que já possuem sua indústria armamentista desenvolvida e figuram como protagonistas no cenário internacional.

---

<sup>31</sup> Correspondência de Conty, embaixador da França no Brasil, para o ministro das Relações Exteriores da França, Rio de Janeiro, 4.04.1927. Paris: Arquivo MRE, dossiê 32, 174-5.

<sup>32</sup> Correspondência de Conty, embaixador da França no Brasil, para o ministro das Relações Exteriores da França, Rio de Janeiro, 01.08.1926. Paris: Arquivo MRE, dossiê 32, 174-5.

<sup>33</sup> Correspondência de Conty, embaixador da França no Brasil, para o ministro das Relações Exteriores da França, Rio de Janeiro, 17.01.1927. Paris: Arquivo MRE, dossiê 26, 174-2.

<sup>34</sup> Correspondência de Coffec, chefe da Missão Militar Francesa, para ministro da Guerra da França, Rio de Janeiro, 12.08.1927. Paris: Arquivo SHAT, 3392.

Em sua exposição, o Ten. Cel. De Séguin, ressalta a relevância de uma aeronáutica que se faz, a cada dia, mais imperiosa. Mas, ela está na dependência das condições meteorológicas, de material especializado e de abastecimento. A aeronáutica é uma arma nova, que merece ainda muito estudo; mas, a princípio, tem-se dois tipos de aviação: a de observação e a de combate.

Além da necessidade de aviões e de materiais específicos da arma, também são necessárias a organização e estrutura de terra para dar apoio aos pilotos e às aeronaves, tais como hangares, pistas de pouso, peças de reposição, combustível, entre outros. De acordo com De Séguin, o primeiro objetivo da aeronáutica em uma batalha defensiva é: “aliviar o papel da tropa de terra, reforçar as barreiras que se opõe a força inimiga e parar o ataque da aviação inimiga. Onde entra em ação a aviação ágil de avião contra avião”.<sup>35</sup>

### Escola de Aviação de 1927 a 1930<sup>36</sup>

	junho e julho 1927	junho e julho 1928	junho e julho 1929	junho e julho 1930
Número de aviões em serviço	11	11	26	40
Número de horas de vôo realizados	75	590	650	1.100
Quilômetros percorridos	9.375	73.750	81.250	137.500
Número de pilotos	19	28	62	75

O Cel. Jauneaud, comandante da Escola de Aviação, reorganiza a escola, elabora programas e normas e ocupa-se da instrução dos alunos. Mas, apesar de todos seus feitos, torna-se persona non grata entre muitos brasileiros, que expressam sua opinião, via publicação de artigos odiosos contra os franceses. Um bom exemplo é o texto escrito pelo Maj. aviador Muniz, publicado na revista *Asas*:

Uma aviação já em ruínas sem atelier de reparos, (...) eles (os franceses) são os que dirigem efetivamente e são os responsáveis por todos os erros cometidos, e pela péssima escolha no tipo dos aviões que não são utilizados na França, e são a

<sup>35</sup> Correspondência do Cel. Séguin, chefe da Missão Militar Francesa de Aviação, para o ministro da Guerra da França, Rio de Janeiro, 30.12.1921. Paris: Arquivo SHAT, 3391.

<sup>36</sup> Correspondência do Gen. Spire, chefe da Missão Militar Francesa, para o ministro da Guerra do Brasil, Rio de Janeiro, 17.10.1931. Paris: Arquivo SHAT, 3392.

causa dos defeitos, armazenados há dois anos, em número de 80, no Campo dos Afonsos, aviões condenados pela Missão Militar Brasileira em Paris.<sup>37</sup>

Os franceses apresentam muitas queixas contra a revista Asas, veículo oficial da aviação brasileira, pelas pesadas críticas movidas contra a missão de aviação francesa, em especial, contra o Cel. Jauneaud. Segundo Kammerer: “O General Tasso Fragoso se mostrou indignado desta injustiça e falou com o Ministro da Guerra. Mas o General Leite de Castro, que não gosta do Cel. Jauneaud, não se mostrou disposto a impedir a campanha”.<sup>38</sup>

A década de 30 começa com ataques cada vez mais violentos contra a MMF, em especial, na aviação. Na instrução da Escola de Aviação, perpetua-se a indisciplina e passam a ocorrer inúmeros acidentes. A Escola de Aviação está sob a direção técnica da MMF e, de acordo com as cláusulas do contrato, só poderia usar material de origem francesa. Os pilotos passam a combater essa exigência: “esta exclusividade, segundo a opinião dos pilotos brasileiros, era prejudicial (...) porque os aviões que vem da França, novos, não são sempre os últimos modelos de avião, mas do tipo mais velho”.<sup>39</sup>

Essa escola é, à época, considerada por alguns membros do governo, como afirma Moraes, um: “viveiro de perigosos revolucionários”.<sup>40</sup> Após o final da Revolução de 30 é exigida a demissão do Gen. Álvaro Mariante da direção da aviação, pois, com o governo Vargas, os tenentes ganham espaço no cenário militar, conseguindo derrubar o general legalista.

Em 1932, a Escola de Aviação, liberta-se de toda influência francesa, devido à não renovação do contrato de aviação, passando sua instrução e direção à orientação dos brasileiros, o que na perspectiva de Kammerer é um desastre: “só saberão desorganizar”.<sup>41</sup> Após a saída dos instrutores franceses da Escola de Aviação, os membros da MMF passam a considerar a aviação brasileira em crise moral e de disciplina, o que, em suas opiniões, pode ser medido pela frequência de acidentes: “depois de 10 de abril, a aviação militar registrou cinco acidentes graves com cinco mortos e cinco feridos”.<sup>42</sup> A causa dos acidentes, segundo opinião francesa, deve-se à falta de disciplina em voo e à falta de experiência profissional.

---

<sup>37</sup> Correspondência de Kammerer, embaixador da França no Brasil, para Aristide Briand, ministro das Relações Exteriores da França, Rio de Janeiro, 15.01.1932. Paris: Arquivo MRE, dossiê 131, 174-4.

<sup>38</sup> Correspondência de Kammerer, embaixador da França no Brasil, para Herriot, ministro das Relações Exteriores da França, Rio de Janeiro, 9.01.1932. Paris: Arquivo MRE, dossiê 131, 174-4.

<sup>39</sup> Relatório sobre material de aviação, Rio de Janeiro, 4.04.1931. Paris: Arquivo SHAT, 3392.

<sup>40</sup> MORAIS, F. op. cit. nota 26. p. 12.

<sup>41</sup> Correspondência de Kammerer, embaixador da França no Brasil, para André Tardieu, ministro das Relações Exteriores da França, Rio de Janeiro, 10.03.1932. Paris: Arquivo MRE, dossiê 127, 174-3.

<sup>42</sup> id., ib.

Na Escola de Aviação, o número de acidentes e de mortes é, à época, considerável.

Após a fusão da MMF de Aviação com a MMF, ao final de 1931, ela é completamente extinta: os pilotos, instrutores e diretores franceses deixam definitivamente a Escola de Aviação.

Em 1933, o diretor da Aviação, Gen. Dutra, reage fortemente contra o espírito de indisciplina que ainda reina na escola, pois os acidentes ocorridos no decorrer desse ano, demonstram a necessidade de que se cumpram à risca todos os regulamentos da aviação, principalmente quanto à disciplina de voo. A violação das normas leva a escola a muitas perdas humanas e também de aviões.<sup>43</sup>

Em 1937, Góes Monteiro sugere a criação do curso de Estado-Maior da Aeronáutica, com objetivo de discutir os problemas e orientar a organização da quinta arma do Exército.<sup>44</sup> O curso deveria funcionar junto à EEM e ministraria aulas de tática geral e estudo das armas.

## **Aviação na década de 30**

Os anos 30 são marcados por uma intensa competição na venda de material bélico ao Brasil, entre EUA e Alemanha. Getúlio Vargas, então Presidente da República, aproveita-se dessa situação para ampliar a compra de aviões. Como a indústria nacional ainda é incipiente no setor, a importação é a única maneira viável de equipar o Exército.

Com o desenvolvimento da aeronáutica brasileira, o país precisa comprar muitos equipamentos, e, embora o art. 6 tenha sido retirado do contrato da MMF em 1932, a influência francesa na venda de material ainda é grande. Como afirma Baudouin: “o papel da missão do ponto de vista da influência e propaganda geral da França não pode ser negligenciada”.<sup>45</sup>

Como a observação aérea permite conhecer pontos fortificados, aspectos de obras, estabelecimentos industriais, vias férreas, instalações da aviação militar, o governo, através do decreto n. 20.194, 6.01.1932, estabelece a interdição permanente de algumas zonas, consideradas áreas de defesa nacional, aos sobrevoos de aeronaves. A fotografia aérea é proibida nas cidades de Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba, São Paulo, Rio de Janeiro, Niterói, Vitória, Salvador, Recife, Belém, Manaus, Paranaguá e São Francisco, e nas vias férreas São Paulo-Rio Grande, Santa Maria-Porto Alegre, e Uruguaiana. As fotos aéreas dessas localidades só poderiam

---

<sup>43</sup> Correspondência do Gen. Huntziger, chefe da Missão Militar Francesa, para o ministro da Guerra da França, Rio de Janeiro, 13.10.1933. Paris: Arquivo SHAT, 3393.

<sup>44</sup> Correspondência do Gen. Góes Monteiro, chefe do Estado-Maior do Exército, para o gen. Noel, chefe da Missão Militar Francesa, Rio de Janeiro, 16.10.1937. Paris: Arquivo SHAT, 3394.

<sup>45</sup> Correspondência do Cel. Baudouin, chefe da Missão Militar Francesa, para o ministro da Guerra da França, Rio de Janeiro, 15.09.1934. Paris: Arquivo SHAT, 3397.

ser executadas com autorização expressa do ministro da Guerra.

Em 1930, o Brasil possui 102 aviões, 98 oficiais navegadores e 200 suboficiais diplomados: são pilotos, fotógrafos, mecânicos e eletricitas.<sup>46</sup> O ano de 1931 é marcado por uma série de movimentos contra o pessoal francês na aviação, a quem se culpa por todos os acidentes ocorridos na Escola de Aviação. Mesmo o Ministro da Guerra, Leite de Castro, não faz nenhum esforço para apaziguar essa forte oposição; ao contrário, auxilia o esvaziamento da influência francesa da aviação.

O retorno de Jauneaud apazigua os ânimos na Escola de Aviação, e a MMF segue encarregada apenas da disciplina de tática aérea.

Os efeitos de reorganização, programas, normas e instruções, feitas por Jauneaud, passam despercebidas por parte de muitos brasileiros que escrevem artigos odiosos contra os franceses, em especial, contra esse oficial.

A luta estrangeira contra a aquisição de material militar francês de aviação se manifesta no final do ano de 1929, ganhando apoio do Ministério da Guerra do Brasil em 1931, após a revolução de 30. Para fazer frente à concorrência externa, o Gen. Huntziger apresenta as seguintes sugestões: Organizar exposições; Enviar oficiais aviadores brasileiros em estágio gratuito nas usinas e centros franceses de instrução de aviação. Esforços sérios para baixar os preços e prazo de entrega das mercadorias;<sup>47</sup>

A concorrência estrangeira fica cada dia mais intensa e os franceses sentem a necessidade de um esforço sério por parte dos construtores para continuar detendo, na indústria aeronáutica, o seu lugar no mercado brasileiro.<sup>48</sup> O esforço de guerra acarreta a necessidade de escoamento do material militar remanescente da Primeira Guerra; o mesmo ocorreu, mais tarde, em 1945.

As unidades aéreas compreendem a aviação militar, a aero-estação militar e a artilharia anti-aérea. A direção de aviação subordina-se ao Ministro da Guerra, sendo inexistente até 01.04.1933.<sup>49</sup>

Eduardo Gomes, comandante do Primeiro Regimento de Aviação, no Rio, e Pantaleão Pessoa, chefe do EME, incentivam a compra de muitos aviões militares para o Brasil; na lista de requisições, constam apenas os modelos americanos: Boeing Corgarics, Douglas Severski e o Anfibio Consolidated; os franceses são completamente excluídos.<sup>50</sup>

Na análise de Bouvard, existem três causas para essa rejeição aos pro-

---

<sup>46</sup> Correspondência do Maj. Jauneaud, diretor técnico de Aviação, para gen. Spire, chefe da Missão Militar Francesa, Rio de Janeiro, 7.06.1930. Paris: Arquivo SHAT, 3392.

<sup>47</sup> Correspondência de Kammerer, op. cit. nota 41.

<sup>48</sup> id., ib

<sup>49</sup> Documento. Paris: Arquivo SHAT, 3393.

<sup>50</sup> Relatório do Cap. Bouvard. Paris: Arquivo SHAT, 3393.

duto franceses, de origem individual, nacional e internacional. A causa individual liga-se aos problemas vivenciados entre militares franceses e brasileiros na Escola de Aviação, tais como as acusações de a França vender apenas material velho, como o Morane 174, e provocar acidentes aéreos. A causa nacional advém da forte propaganda americana no país e da carência de condições da França de manter sua propaganda local. E a causa determinante, a internacional, refere-se ao fato de a França não ter vendido material de guerra para o Brasil, durante a Revolução de 1932.<sup>51</sup>

Os americanos, em 1932, vendem indistintamente seu material, tanto para o governo, quanto para os revoltosos. Considera-se também que o Brasil depende economicamente dos Estados Unidos. Uma estratégia adotada por Bouvard é o convite, gratuito, a Eduardo Gomes, para passar dois ou três meses em Paris, na tentativa de conseguir que mudasse sua posição hostil em relação aos aviões franceses.

Promovido ao posto de coronel, Eduardo Gomes é uma figura central na aviação brasileira. Criador do Correio Aéreo Nacional, passa a percorrer mais de 40.000 quilômetros por semana, comunicando as diversas áreas do país. Ele exerce a chefia da Primeira Divisão da Direção de Aviação Militar, mas é pouco estimado pelos membros da MMF, porque discorda da sua contratação e da compra dos equipamentos bélicos na França.<sup>52</sup>

O Correio Aéreo Nacional (CAN) é criado logo após a Revolução de 1930. De acordo com Fay: O CAN surgiu da fusão do Correio Aéreo Militar criado em 1931, com o Correio Aéreo Naval, nasceu no Campo dos Afonsos (...). Por lá passaram os grandes dirigíveis alemães, como o Graf Zeppelin, e também os lendários pilotos franceses da Aéropostal, Mermoz Guillaumet e Saint Exupéry.<sup>53</sup>

Em 1931, com a visita do Príncipe de Gales e o recebimento, pela Inglaterra, de três oficiais aviadores da Marinha e três oficiais aviadores do Exército Brasileiro, para estágio nas escolas britânicas, aumenta a exportação inglesa para o Brasil. Somente a firma Moth exporta 10 aparelhos para a aviação naval.<sup>54</sup>

Até 1930, a presença alemã é marcada de forma concentrada na aviação comercial, através das companhias Condor e Varig. Mas, a partir de 1931, a Alemanha passa a oferecer material de aviação para a Aeronáutica Brasileira, com o avião Kiebitz, da firma Focke-Wulf.<sup>55</sup>

---

<sup>51</sup> id., ib.

<sup>52</sup> Correspondência do Gen. Noel, chefe da Missão Militar Francesa, para o ministro da Aeronáutica da França, Rio de Janeiro, 2.06.1938. Paris: Arquivo SHAT, 3398.

<sup>53</sup> FAY, Claudia Musa. Os pioneiros do correio aéreo e os desafios da integração nacional. In: Anais da XXV Reunião da SBPH. Rio de Janeiro: 2005. p. 237.

<sup>54</sup> Correspondência de Kammerer, op. cit. nota 41.

<sup>55</sup> id., ib.

A aeronáutica norte-americana, até 1930, é representada, no Brasil, pela Panair, com a linha Miami-Buenos Aires, por aparelhos da aviação naval, por um oficial de instrução na Marinha e pelos aviões Curtiss, na polícia de São Paulo.

Do lado inglês, as firmas Handley Page e Aircraft Manufacturing Company Limited também fazem sua propaganda. Também a empresa italiana Caproni envia representantes ao Brasil. O mercado aeronáutico brasileiro está assim sendo disputado, razão pela qual o governo francês pensa em criar sucursais no Brasil, para não perder esse importante mercado consumidor.

A direção de aviação, em fins de 1931, discute a criação de um parque central de aviação, a construção de casernas, a constituição de uma companhia para preparação do terreno e a compra de 38 aviões de diversos tipos de aviação.

O regulamento para Execução do Serviço de Aeronáutica, pelo decreto n. 20.914, 6.01.1932, estabelece que o Brasil tem soberania plena e exclusiva sobre todo espaço aéreo correspondente ao seu território.<sup>56</sup> E o decreto de 19.06.1933 cria, com vistas à organização das forças aéreas do Brasil, três regimentos de aviação, um parque central de aviação, um depósito central de aviação, o serviço médico de aviação e três estações meteorológicas.<sup>57</sup>

A criação desses regimentos, depósito e parque exigem, conseqüentemente, o aumento de efetivo, estimado por Huntziger em 25 oficiais superiores e 150 oficiais subalternos, conforme o quadro abaixo:

	Coronel	Ten.-Cel.	Major	Capitão	Tenente	Sub-Ten.
Direção		03	04	04	01	
Escola	01	01	06	17	41	
Parque central			01	01	05	
Depósito central			01	02	02	
Serviço meteorológico				01	02	
Unidades de aviação	01	03	05	16	26	32
Total	02	07	16	41	77	32

Os aviões americanos, no início da década de 30, conseguem superar em número os aviões europeus, em especial os franceses. Mas, os problemas com acidentes continuam. Conforme matéria do jornal O Brasil:

Os acidentes continuam e são mais numerosos hoje do que ontem. Os técnicos que aconselharam a substituir os aparelhos europeus por aviões americanos, de-

<sup>56</sup> Decreto n. 20.914, de 6.01.1931. Paris: Arquivo SHAT, 3394.

<sup>57</sup> Correspondência do Gen. Huntziger, chefe da Missão Militar Francesa, para o ministro da Aeronáutica da França, Rio de Janeiro, 8.06.1933. Paris: Arquivo SHAT, 3393.



vem agora reconhecer seu erro. Não foram os aparelhos franceses que ocasionaram os acidentes. Os aviões europeus empregados na instrução do pessoal eram velhos, mas eles provocaram menos acidentes que os novos aparelhos americanos encomendados pelo Brasil.<sup>58</sup>

O ano de 1934 começa com a opinião pública voltada contra os aparelhos americanos Wacco, considerados como os principais causadores de acidentes. Devido às circunstâncias, o Ministro da Guerra cria regras para aquisição de material, a ser efetuada através de uma comissão especial, formada pelo chefe de Gabinete da Direção de Aviação, pelo chefe de Serviço da Intendência da Direção de Aviação e pelo chefe da Segunda Divisão de Material Técnico. Essa comissão é instruída para o estabelecimento das bases de concorrência, de um quadro dos aparelhos existentes e dos diversos países construtores, bem como para o estudo das garantias, do recebimento dos produtos, do exame do material e da redação da opinião da comissão.<sup>59</sup>

O governo brasileiro passa então a abrir concorrência para a compra de material aéreo. Em 1935, surge a Revista da Aviação, como órgão oficial da Direção de Aviação. A França já não figura mais na lista de fornecedores de material aeronáutico; em contrapartida, suas ideias, métodos e doutrina, continuam a vigorar na instrução, organização, mobilização e operações.<sup>60</sup>

O governo federal resolve criar uma usina de aeronáutica em Lagoa Santa, no estado de Minas Gerais. E, logo, o embaixador italiano solicita a abertura de concorrência pública.<sup>61</sup>

O Brasil não possui um Ministro da Aeronáutica, porque a aviação ainda é vinculada ao Exército e Marinha, ou seja, ainda não existe uma força aérea constituída; então, os ministros do Exército, da Marinha e dos Transportes são os responsáveis pela aviação de cada um desses respectivos setores. Há a diretoria de aeronáutica do Exército, da Marinha e dos Transportes, essa última encarregada da aviação civil. No Exército ela é uma arma do Departamento de Guerra; na Marinha é considerada auxiliar imediata da frota.<sup>62</sup>

A direção de aeronáutica do Exército trata do pessoal, dos ensinamentos

---

<sup>58</sup> Programa de Aviação. In: O Brasil: Rio de Janeiro-primeiro de março de 1934. Paris: Arquivo SHAT, 3393.

<sup>59</sup> Correspondência do Cel. Baudouin, chefe da Missão Militar Francesa, para o ministro da Aeronáutica da França, Rio de Janeiro, 6.04.1934. Paris: Arquivo SHAT, 3393.

<sup>60</sup> Correspondência de Bouvard, membro da Missão Militar Francesa, para o ministro da Aeronáutica da França, Rio de Janeiro, 26.02.1937. Paris: Arquivo SHAT, 3393.

<sup>61</sup> Correspondência do Gen. Noel, chefe da Missão Militar Francesa, para o ministro da Aeronáutica da França, Rio de Janeiro, 1.09.1937. Paris: Arquivo SHAT, 3398.

<sup>62</sup> Organização da Aeronáutica do Exército. Paris: Arquivo SHAT, 3394.

técnicos e da organização e emprego da arma. Na arma, há duas divisões: caça e observação. Em 1939, a aviação militar comporta: 6 esquadrilhas de observação (com total de 36 aviões) e 2 esquadrilhas de caça (13 aviões).<sup>63</sup> Os três regimentos da arma localizam-se, então, no Primeiro Regimento, Rio de Janeiro; no Terceiro Regimento, Porto Alegre; e no Quinto Regimento, Curitiba. Além dos regimentos, há também núcleos de aviação em São Paulo, Belo Horizonte, Belém e Fortaleza.

O número total do efetivo em janeiro de 1939 é de 228 homens; desses, 5 são coronéis; 7, tenentes-coronéis; 16, majores; 41, capitães; 77, tenentes e 77, subtenentes. Os oficiais estão divididos em navegadores, engenheiros e quadro de não navegação. São formados pela Escola de Aviação, e, nesse período, essa arma ainda não possui corpo de reserva.

A aeronáutica do Exército possui 237 aviões: 80 Wacco, 30 Stearmann, 36 Vought Corsair, 20 Boeing 100, 3 Belanca Pacemaker, 3 Savoia 79, 2 Lockheed, 10 Muniz, e os restantes velhos aviões Breguet, Moth, Curtiss, Avro, Fleet, Nieuport, Amiot e Gourdou.

A Segunda Guerra ampliou a importância da aviação militar, e em 20 de janeiro de 1941, é criado o Ministério da Aeronáutica e as Forças Armadas passam a ser compostas por Exército, Marinha e Aeronáutica. O Decreto 9.888, de 16 de setembro de 1946 estabelece a organização da nova força e dá amplos poderes ao Ministério da Aeronáutica para organizar, aparelhar e adestrar a Força Aérea Brasileira. Desta forma, em 28 de março de 1949, o Decreto 26.514 transforma o Curso Prévio da Escola de Aeronáutica, que atuava na escola de Aviação do Campo dos Afonsos, em Curso Preparatório de Cadetes do Ar, hoje a Nascente do Poder Aéreo, com sede na cidade de Barbacena, em Minas Gerais.

O artigo segundo deste Decreto estabelece que o Curso Preparatório de Cadetes do Ar destina-se a preparar alunos para o Curso de Formação de Oficiais Aviadores da Escola de Aeronáutica.

## **Conclusão**

A aviação brasileira em seus primórdios surgiu da iniciativa do Exército Brasileiro, da Marinha do Brasil e do governo federal, com a instrução de oficiais franceses e importação de equipamentos oriundos da França. Em meio às instabilidades políticas tais como movimento tenentista, Revolução de 30 e Revolução de 1932, a escola de aviação, por vezes, perde fôlego e tem seu trabalho comprometido. Mas com o avanço tecnológico e a necessidade de investir em segurança e defesa, e acima de tudo entendendo a importância da aviação em caso de conflitos e ou contenciosos a quinta arma do Exército e a aviação naval se fundem para formar a Força Aérea Brasileira.

---

<sup>63</sup> id., ib.

Após a Segunda Guerra Mundial, a instrução, o preparo, o equipamento e acima de tudo os treinamentos aéreos se mostram urgentes e preponderantes, bem como a necessidade de maior número de pilotos militares. Daí o surgimento, ainda na década de 40, de uma escola especializada em ensino militar para preparar os jovens brasileiros para o ingresso na Aviação Militar. E decorridos 70 anos da criação da EPCAR, atualmente estes jovens partem da Nascente do Poder Aéreo rumo ao Ninho das Águias em Pirassununga, São Paulo.

## Referências Bibliográficas

ACÁCIO AUGUSTO, Horácio. Influências estrangeiras na formação e na doutrina do exército. **Revista do Exército Brasileiro**, Rio de Janeiro, v. 131, p. 35, jan., fev., mar. 1995.

BELLINTANI, Adriana Iop. **O Exército Brasileiro e a Missão Militar Francesa: instrução, doutrina, organização, modernidade e profissionalismo (1920-1940)**. Brasília: UnB, 2009.

FAY, Claudia Musa. Os pioneiros do correio aéreo e os desafios da integração nacional. In: **Anais da XXV Reunião da SBPH**. Rio de Janeiro: 2005.

MALAN, Alfredo Souto. **Missão militar francesa de instrução junto ao Exército Brasileiro**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1988.

MORAIS, Fernando. **Montenegro: as aventuras do marechal que fez uma revolução nos céus do Brasil**. São Paulo: Planeta do Brasil, 2006.

PERNOT, François. Les missions aéronautiques française en Amérique du Sud dans les années 20. **Revue Historique des Années**, n. 4, p. 97-107, dez. 1991.

# Um lugar chamado Barbacena: sua história contada pela perspectiva da educação

*Edson Brandão*

No Brasil do final do século XVII, a maior urgência dos europeus que se instalavam na porção mais central da colônia era como chegar e sair de uma região cujo acesso ainda era difícil, por sua topografia e especialmente por que lá haveria de ser finalmente explorado o que os descobridores portugueses ansiavam havia dois séculos: o ouro.

Do atual estado de São Paulo, arraiais como Taubaté e Guaratinguetá, fundados por sertanistas, depois denominados bandeirantes, eram bases das quais partiam as expedições que se aventuravam em território desconhecido e defendido corajosamente dos invasores pelos povos que já habitavam a região.

Possivelmente de uma antiga trilha indígena foi que os portugueses, a partir da Serra da Mantiqueira atingiram a Garganta do Embaú, no vale do rio Paraíba e assim palmilharam as Minas Gerais. Este trajeto, inicialmente chamado “Caminho Geral do Sertão”, ficaria depois conhecido como “Caminho Velho”.<sup>1</sup>

Para o interior da área aurífera, uma penosa caminhada de mais de 70 dias dificultava a circulação de víveres e o escoamento dos metais explorados na região. Logo um caminho mais curto rumo aos portos do Rio de Janeiro deveria ser aberto, deslocando todo o fluxo humano e a total atenção da Coroa Portuguesa para o sudeste do Brasil.

Assim, não só o Rio de Janeiro se tornaria a capital do Brasil Colonial, como o trajeto do chamado “Caminho Novo”, aberto por Garcia Rodrigues Paes Leme, filho do bandeirante Fernão Dias, oriundo de Taubaté, faria surgir alguns povoados e arraiais dos quais Igreja Nova seria um dos mais próximos do litoral.<sup>2</sup>

Este caminho fez a viagem da baía de Guanabara, no Rio de Janeiro até a Serra do Sabarabuçu e os ribeirões auríferos do Carmo e do Tripuí, ser encurtada em 25 dias, algo muito significativo para os padrões da época.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Gentil Moura, em seu “Dicionário da Terra e da Gente de Minas”, afirma que: pelo Embaú deve ter passado a expedição de Martim Afonso, em 1531, assim como o aventureiro ingl

<sup>2</sup> Arraial da Igreja Nova de Nossa Senhora da Piedade da Borda do Campo era o nome primitivo de Barbacena. Deriva do nome da Freguesia (equivalente à Paróquia) de Nossa Senhora da Piedade, criada pelo Bispo do Rio de Janeiro, em 1725.

<sup>3</sup> O arraial de Nossa Senhora do Ribeirão do Carmo (hoje Mariana) foi fundado em 1696, sendo posteriormente a primeira vila da Capitania de Minas Gerais. Depois surgiram Sabará e Vila Rica, depois Ouro Preto, de onde a mineração intensa se tornou a maior fonte de riquezas de Portugal, no século XVIII.

Como uma base a meio caminho entre o mar e as minas de ouro, para o árduo trabalho de abertura da picada até o centro das Minas, Garcia Rodrigues Paes (1660-1738)<sup>4</sup> e seu cunhado Domingos Rodrigues da Fonseca Leme fundaram a Fazenda da Borda do Campo e sua capela consagrada à Nossa Senhora da Piedade, que daria origem ao Arraial da Igreja Nova, depois elevado à condição de Vila e recebendo o nome de Barbacena, em 14 de agosto de 1791.<sup>5</sup>

Apesar da grande importância estratégica como ponto da logística e abastecimento para atividade mineradora, e um dos primeiros locais de fixação populacional na jovem Capitania, não se tem notícia de alguma escola ou professores que ensinassem as primeiras letras às crianças ou adultos que viviam na região, ao longo do século XVIII.

Somente na Inconfidência Mineira, cujos fatos e muitos desdobramentos se deram na chamada Comarca do Rio das Mortes, mais precisamente nos Autos da Devassa<sup>6</sup> que é mencionado pela primeira vez o nome de José Inácio de Siqueira identificado como um professor. Nascido em Portugal, em 1745, no processo onde é acusado de participar do célebre levante separatista, José Inácio é descrito como alguém que vivia de “ensinar meninos a ler e escrever”<sup>7</sup> na região de São João Del Rei.

---

<sup>4</sup> Dentre as várias retribuições dadas por serviços prestados, especialmente as arriscadas expedições em terras ainda não conhecidas, a Coroa Portuguesa concedeu a Garcia Rodrigues Paes, em 14 de novembro de 1718, quatro sesmarias, todas ao longo do Caminho Novo: Borda do Campo, Matias Barbosa, Paraíba do Sul e Macacos.

<sup>5</sup> Com a transferência da Freguesia de N. Sra. da Piedade para a Igreja Nova, denominação popular dada ao templo erguido a partir de 1743, seu entorno ainda era ermo fazendo com que os moradores da região denunciassem em representação os riscos de um “lugar medonho com gentios e salteadores”. A 10 de setembro de 1748, seguindo viagem rumo a Vila Rica, o então governador do Rio de Janeiro e Minas, Gomes Freire de Andrade, Conde de Bobadela (1685-1763), reunido com os principais sesmeiros da região, delimitou oficialmente o local onde o Arraial da Igreja Nova seria erguido. Durante 43 anos Igreja Nova ficou subordinada à Vila de São José del Rei. O nome Vila de Barbacena, dado após a elevação em 14 de agosto de 1791, vem do Viscondado de Barbacena, um título nobiliárquico instituído em Portugal desde 1671. Afonso Furtado de Castro do Rio de Mendonça foi o Quinto senhor de Barbacena e o 24.º Governador Geral do Brasil. Luís Antônio Furtado de Castro do Rio de Mendonça e Faro (1754-1830) foi o Sexto Visconde de Barbacena e o Governador da Capitania de Minas Gerais, entre 1788 e 1797.

<sup>6</sup> A “devassa” era parte do processo judicial movido contra os acusados de traição da confiança contra Coroa. A busca e apreensão de documentos ou outro indício material da culpa era sua principal função. Na Inconfidência Mineira os autos reuniam depoimentos, delações e outras fontes de informação. Como peça de estudo histórico, a edição dos Autos da Devassa da Inconfidência Mineira foi publicada pelo então Ministério da Educação e Saúde Pública, de 1936 a 1938, durante a gestão de Gustavo Capanema (1900-1985).

<sup>7</sup> JARDIM, Márcio. Inconfidência Mineira: uma síntese factual. Rio de Janeiro: Bibliex, 1989. p. 276.

Por lecionar de forma itinerante, o professor inconfidente foi contratado pelo riquíssimo Coronel José Aires Gomes, também inconfidente e dono da Fazenda da Borda do Campo, para que fosse preceptor de seus filhos.<sup>8</sup>

À exceção do Padre Manoel Rodrigues da Costa (1744-1854),<sup>9</sup> dono da Fazenda do Registro Velho e posteriormente influente político barbacenense e o médico e poeta Domingos Vidal Barbosa (Fazenda do Juiz de Fora), os demais inconfidentes moradores da região do Arraial da Igreja Nova, José Aires Gomes (Borda de Campo), Francisco Antônio de Oliveira Lopes (Fazenda da Ponta do Morro) e o delator, Joaquim Silvério dos Reis, (Igreja Nova), tinham pouca cultura e nenhum interesse por leituras e livros. Nenhum, ao que consta nos registros conhecidos, lecionava ou tinha algum interesse por temas educativos.

Muitos anos mais tarde teremos algumas informações sobre a educação na Vila de Barbacena, cuja a Câmara Municipal foi muito atuante em lances do chamado “Fico” de D. Pedro I e da própria Independência. A proximidade com a capital Imperial e a presença de barbacenenses na intensa vida política da Corte justificam esta influência e as duas visitas oficiais que D. Pedro I fez a Barbacena.<sup>10</sup>

Curiosamente, em uma representação datada de 9 de setembro de 1823, a Câmara Municipal de Barbacena, que de outra feita ofereceu a cidade para ser capital do Brasil caso as Cortes Portuguesas não aceitassem a declaração unilateral de independência do Brasil,<sup>11</sup> apelou para que a assembleia constituinte do Império dotasse a província de Minas Gerais com uma universidade. O que nunca ocorreu.

Na verdade, Minas Gerais, apesar de exportar muita riqueza mineral e formar uma sociedade urbana e refinada, com alguns elementos bastante cultos, só foi ter sua primeira escola por interesse da religião católica no Seminário de Mariana, em 1750.

---

<sup>8</sup> João Ribeiro, José Aires, João Aires Gomes, Ana Perpétua e Maria Antônia. O Coronel José Aires Gomes (1734 – 1794), dono de 40 sesmarias e 114 escravos foi julgado, condenado e sua pena foi o degredo perpétuo em Inhambane, Moçambique. Apesar de ser um dos homens mais ricos de Minas Gerais em sua época, foi um dos cinco inconfidentes barbacenenses ou residentes nas proximidades de Igreja Nova, presos e processados pela Coroa portuguesa. Uma das provas documentais que ajudaram a condená-lo ao degredo foi justamente uma batida na casa do Professor José Inácio, onde foram encontrados versos assinados pelo fazendeiro que ridicularizavam os portugueses e representantes da Coroa.

<sup>9</sup> Político, tipógrafo, tecelão, fazendeiro, é um personagem da história brasileira que viveu o suficiente para participar da Inconfidência Mineira (teria sido convencido a participar por influência direta do alferes Joaquim José da Silva Xavier), da Independência do Brasil, da Constituinte de 1823, da Abdicação de D. Pedro I e da Revolução Liberal de 1842, pela qual foi processado e posteriormente anistiado por D. Pedro II.

<sup>10</sup> Abril de 1822 e em dezembro de 1830, durante os dois meses seguintes, janeiro e fevereiro de 1831, a comitiva do imperador percorreu a Estrada Real até Ouro Preto.

<sup>11</sup> A representação da Câmara Municipal de Barbacena data de 11 de fevereiro de 1822.

O colégio do Caraça, aberto em 1820, foi outro indicador que só o ensino religioso se estabeleceu como alternativa educacional em Minas, nos seus primórdios.

O Inventário do Fundo Instrução Pública, do Arquivo Público Mineiro, aponta que a Lei de 15 de outubro de 1827 determinava a criação de estabelecimentos de ensino em todas as cidades, vilas e lugarejos mais populosos do Império e abria a possibilidade de instalação de escolas de meninas. Estabeleceu, ainda, que o Presidente da Província – juntamente com os Conselhos Gerais ou as Câmaras Municipais – deveria indicar as localidades onde seriam instaladas as novas escolas, sendo responsável, também, pela fiscalização, nomeação e suspensão de professores faltosos.

Barbacena, apesar do clamor de seus vereadores por uma universidade e da lei de 1827, não escapou da precariedade da instrução pública provincial dominante em Minas Gerais. O memorialista Altair José Savassi (1914-2003), ex-professor do Ginásio Mineiro de Barbacena (a partir de 1947), da Escola Agrícola Diaulas Abreu e da EPCAR (1949), coligindo pesquisas feitas pelo Professor José Cipriano Soares Ferreira (1860-1942)<sup>12</sup>, por sua vez, ex-professor do Ginásio Mineiro, aponta que na primeira metade do século XIX, Barbacena contava com tão poucos professores que poderiam ser listados nominalmente: João da Cunha Melo, João Ribeiro Guimarães e o Padre Mestre Lucas Chaves, este último o único professor público disponível na cidade de 1835 a 1855. Assim mesmo, o Padre passou alguns anos respondendo processo judicial por ter participado da Revolução Liberal de 1842, outro movimento político que acabou em ação armada reprimida pessoalmente pelo Duque de Caxias e que levou seus participantes para as barras da lei e das cadeias públicas de Barbacena, Queluz, hoje Conselheiro Lafaiete, Ouro

---

<sup>12</sup> Nascido em Mariana, fez o curso de Humanidades do Colégio do Caraça. Foi para o Rio de Janeiro em 1883, três anos após ingressar na Faculdade Imperial de Medicina, abandonou o curso ao contrair tuberculose. Como era usual na época, mudou-se para Barbacena devido ao clima serrano tido como favorável ao tratamento das doenças respiratórias. Foi professor do Colégio Abílio, Colégio Barbacena e depois, Colégio Militar, Ginásio Mineiro e Escola Normal, tendo ocupado a reitoria dos dois últimos. Foi poeta assinando a obra poética sob o pseudônimo de Euripo Carmense. Importante pesquisador da história da Inconfidência Mineira e de Barbacena, obteve muitos dados em fontes primárias. Possuía uma residência no local onde hoje se encontra a capela da EPCAR. Muitos dos seus descendentes serviram como militares ou servidores civis, professores e alunos da Escola. (Revista Histórica. EPCAR: 60 anos).

Preto, em Minas Gerais e Sorocaba, em São Paulo, principais focos da rebelião.<sup>13</sup> Savassi, ainda valendo-se dos apontamentos de Soares Ferreira, reproduz trechos de um relatório feito pelo Fiscal Custódio José de Carvalho que dizia haver na cidade, no ano de 1833, sob orientação de João Ribeiro Guimarães, 57 alunos, dos quais nenhuma menina, ou do “belo sexo”, conforme as palavras do fiscal. Isso configurava um flagrante descumprimento da lei de 1827. No entanto, somente em 1834, foram oferecidas aulas para meninas, assim mesmo, os regentes de classe eram tão faltosos que foram demitidos, após processo administrativo tendo sido a professora Rachel Esperidiana do Bom Sucesso nomeada para substituir a exonerada por justa causa, Anna Joaquina de Oliveira Mafra, que não comparecia ao trabalho. A professora Rachel permaneceu no cargo até se aposentar e consta ter aberto uma escola particular, além das aulas dadas no ensino público.

No século XIX, a única escola noturna da cidade, certamente voltada aos adultos sem condições de buscar ensino em outras regiões, data de 1877, e seu fundador sem nenhum auxílio público, Francisco de Cândido Assis, teve como primeiros alunos quatro escravos. Posteriormente, as aulas com o grande número de alunos demandaram mais espaço físico e passaram a receber ajuda da municipalidade e de uma loja maçônica, indicando o caráter abolicionista dessa escola, pois a maçonaria esteve diretamente empenhada nesta causa. Do ativo grupo de abolicionistas barbacenenses restou como símbolo da sua influência ainda hoje visível o monumento popularizado como “Jardim do Globo”, cuja coluna imponente tinha no cimo a estátua da liberdade, depois substituída por um globo luminoso de vidro.

## O ensino médio e a era dos Colégios e Ginásios

Ainda com as informações colhidas por Cipriano Soares Ferreira e publicadas no início do século XX, nos jornais “O Sericultor” (circulando a partir de 1906) e o “Jornal de Barbacena” (a partir de 1924), a evolução e a influência das escolas na história de Barbacena servem para que se conheça a própria evolução política e social da cidade, que surgiu como consequência imediata do Ciclo do

---

<sup>13</sup> Disputas entre Liberais e Conservadores geraram a Revolução Liberal de 1842 nas províncias de São Paulo e Minas Gerais. D. Pedro II, aos 15 anos, foi instituído imperador do Brasil. Para garantir a vitória do Partido Liberal, o governo alterou a lei eleitoral nomeando novos presidentes para as províncias e substituindo chefes de polícia, juizes de direito e oficiais superiores da Guarda Nacional de orientação conservadora. O Conselho de Ministros Conservadores solicitou a D. Pedro II que anulasse a eleição. Em 1842, o Ministério Liberal foi dissolvido e os Conservadores novamente retornaram ao poder. Não aceitando a troca de ministério, os Liberais iniciaram a revolta. Em São Paulo, a Revolta Liberal foi deflagrada na cidade de Sorocaba, liderada pelo ex-regente Antônio Feijó e pelo Brigadeiro Tobias de Aguiar. Em Minas Gerais, a revolta começou em 10 junho de 1842 em Barbacena, escolhida como sede do governo revolucionário.



Ouro, ainda que nunca tenha sido um polo minerador.

Se na primeira metade do século XIX, a cidade vivia ainda como um entroncamento comercial (alimentos cultivados, gado, leite e escravos) no Segundo Reinado, com ascensão de oligarquias regionais que exerciam influência na corte por seus cargos, poder econômico e mesmo participação nos gabinetes ministeriais de D. Pedro II, Barbacena experimentará um período de grandes mudanças.<sup>14</sup>

A posição geográfica sempre balizadora para vias de comunicação terrestre entre o centro político da Corte e o interior, gerou a ligação pelo Caminho Novo, agora chamado Estrada Real, nos primeiros lances da ocupação da capitania de Minas Gerais.

Tal fato se repetiu com a construção da Estrada União e Indústria. Mas se no século anterior a tarefa coube a um bandeirante paulista, agora será feita por um capitalista e culto barbacenense, o engenheiro e fazendeiro Mariano Procópio Ferreira Lage (1821-1872). Nascido em Barbacena, na região da chácara do Matinho, local que um dia será a sede da EPCAR, Mariano Procópio fez a última empreitada viária da região ao tentar construir e explorar uma estrada de rodagem calçada. A ideia era que a estrada “carroçável” pudesse manter uma rede de correio e diligências ligando Petrópolis a Barbacena, passando por João Gomes (terra natal de Alberto Santos Dumont) e Juiz de Fora. Seriam 240 km calçados. Uma fortuna gasta e cinco anos depois, Juiz de Fora foi desmembrada do município de Barbacena e a estrada União e Indústria foi literalmente atropelada pela chegada da Estrada de Ferro D. Pedro II, em Sítio, hoje município de Antônio Carlos. Quase falido, incapaz de concluir a obra, restou a Mariano Procópio usar toda a sua sagacidade e influência de político mineiro: tornou-se diretor da ferrovia.

Com a estrada de ferro chegando a partir de 1880 ao centro da cidade, na forma de uma imponente Estação<sup>15</sup> e com sobrenomes influentes dentro e fora da Corte, Barbacena começa a desenvolver uma rede de escolas que atenderá a esta elite. De forma geral, mesmo o ensino público da época não era de caráter universal e resultava que só quem tinha mais condições ou influência passava dos bancos escolares do ensino elementar para o “ginásial”. O ensino médio no século XIX englobava matérias como Gramática Latina, Francês, Filosofia, Retórica, Geografia, História e Humanidades. Matemática, Geometria, Desenho também figuravam nos currículos de escolas médias, normalmente particulares e criadas por professo-

---

<sup>14</sup> O Conselheiro Lafayette Rodrigues Pereira (1834-1917), advogado e diplomata, foi Governador do Ceará e do Maranhão, Ministro da Fazenda e Presidente do Conselho de Ministros de D. Pedro II. José Rodrigues de Lima Duarte, Visconde de Lima Duarte (1826-1896) participou do 28º gabinete do Império, ocupando a Pasta da Marinha (1880-1882). Camilo Maria Ferreira Armond, Conde de Prados (1815-1882) foi um médico e político barbacenense influente na Corte. Foi governador do Rio de Janeiro e astrônomo no Observatório Astronômico do Rio de Janeiro.

<sup>15</sup> Inaugurada em 27 de junho de 1880.

res-empresários que mantinham internatos em casarões no centro da cidade, já que a clientela pagante viria das fazendas e distritos mais distantes.

O Colégio Victor Renault, fundado em 1869, pelo engenheiro e etnólogo francês Pierre Victor Renault (1821-1892) e o Colégio Daniel, do Professor Daniel de Araújo Valle, inauguram esse modelo que vai prosseguir por décadas. Aqui as profissões de Médico, Advogado e Engenheiro são as carreiras a serem seguidas pelos jovens que podem pagar para frequentar tais escolas. O Seminário como alternativa de formação continua considerável, mas já não é tão preponderante como no passado. Assim mesmo figuras identificadas com o clero, como o Padre Mestre Correia de Almeida<sup>16</sup>, João Ferreira, Monsenhor José Augusto, ou a francesa Irmã Paula Boisseau,<sup>17</sup> da Congregação vicentina e fundadora, em 1895, do Colégio Imaculada Conceição, dentre muitos outros se identificarão com a literatura e a educação produzidas na cidade.

Em 1873, o Colégio Providência, um empreendimento dos padres João Ferreira de Castro e Marcelino José Ferreira, em associação com os capitalistas Francisco de Paula Vaz e Roberto Henrique de Barros, fez surgir o educandário inaugurado em 6 de janeiro de 1874. O casarão que pertencia aos herdeiros de Herculano Ferreira Paes, foi devidamente adaptado para um internato e sua posição entre as estações do Sanatório e a Estação Central de Barbacena<sup>18</sup> seria tão estra-

<sup>16</sup> José Joaquim Correia de Almeida (1820-1905), residiu em São João del Rei, onde estudou sob a orientação dos renomados padres José Antônio Marinho (o historiador da Revolução Liberal de 1842) e José Maria Xavier, importante compositor sacro. A partir de 1843, começa a publicar seus versos satíricos que o tornarão célebre nos jornais de Ouro Preto, “O Itacolomi” e “O recreativo Mineiro”. Foi ordenado padre no Rio de Janeiro em 1844. Seus principais livros: “Sensaborias Métricas ou versos Piegas” (1890), “Decrepitudes Metromaniacas” (1894), “Produção de caducidade” (1896), “Puerilidades de um Macróbio” (1898), “Aplausos Incondicionais” e “Destampatórios Rimados” (1890), “Marasmo Senil” e “Rabugem Inaderente” (1903), “Chocha Prosa Rimada” e “Agudezas Rombas ou Versos Prosaicos” (1904) e “Delicadezas Grossas ou Versos Inversos” (1905).

<sup>17</sup> Catarina Amélia Boisseau – Irmã Paula (1846-1926) administrou a Santa Casa de Barbacena a partir de 1888 e fundou o Colégio Imaculada, internato e externato para meninas. Construiu com recursos próprios o imponente prédio do Colégio nas terras da Chácara Boa Esperança que pertenceu à viúva Olívia de Moraes Brito, conhecida como Sinhá Goyano.

<sup>18</sup> No início do século XIX, a região atualmente ocupada pela EPCAR correspondia à chácara Boa Vista e antes Fazenda da Boa Vista, pertencente ao Alferes José Joaquim Furtado Boa Vista. Na segunda metade do século XIX, jornais da corte anunciavam o Hotel Boa Vista em Barbacena, como uma parada com boa hospedagem e pasto para animais. Em 1876, a herdeira Ana Constância Ferreira Paes alienou as terras e a sede aos fundadores do Colégio Providência, na Rua da Providência – hoje Rua Sete Setembro. A área total era de 72.789,67 m<sup>2</sup>. Posteriormente, a Sucessora do imóvel, Sociedade Mineira de Educação, repassou-o ao Estado de Minas Gerais. Finalmente, em 7 de novembro de 1912, “foi lavrada escritura de doação em que o Estado de Minas Gerais transferia um prédio, e terrenos anexos, onde funcionava o ‘Gymnasio de Barbacena’, objetos escolares, utensílios. e móveis para o domínio da União Federal.” Avaliada em 50 contos de réis, a doação possibilitou que fosse abrigado no local o Colégio Militar e posteriormente a EPCAR. (Revista EPCAR. História e tradição. 1999. p. 17).

tégica para receber os pacientes de “doenças nervosas” do luxuoso nosocômio e futuro hospício de Barbacena, como para os alunos que chegariam pela via férrea nas escolas que se sucederam no prédio do Providência, que depois de 1874 até hoje, nunca mais deixou de abrigar uma escola.

Estas escolas, ao longo e ao final do século XIX até meados do século XX, fizeram a fama de Barbacena como um polo educacional do interior mineiro e motivaram os barbacenenses a se ufanarem por viverem na “Atenas Mineira”.

## A Atenas Mineira

Cypriano Soares Ferreira informa em seu relato que o Colégio Providência no segundo ano de funcionamento já tinha 143 alunos, que pagavam trinta mil réis de mensalidade e bem representavam a nova elite política e econômica que habitava Barbacena neste período de transição entre o fim da Monarquia e a chegada da República. Além dos Armond, os Teixeira de Carvalho, os Lima Duarte e os Sena Figueiredo, dentre outros que já exerciam grande influência desde a Colônia, outras forças oligárquicas surgirão na cidade.

Da união entre Adelaide de Lima Duarte, filha do herdeiro da fazenda da Borda do Campo, e Antônio Carlos Ribeiro de Andrada, surgirá o ramo mineiro do clã Andrada, até então restrito à Corte e Santos, em São Paulo.<sup>19</sup>

Egresso do Colégio Victor Renault, Chrispim Jacques Bias Fortes, depois de formado em Direito em São Paulo, se tornará o primeiro governador de Minas eleito na República e cumprirá a missão de transferir a capital mineira de Ouro Preto para a Cidade de Minas, que depois se chamará Belo Horizonte.<sup>20</sup>

A fama de Barbacena como centro urbano dotado de uma Santa Casa, cinematógrafo, bons hotéis, ramais ferroviários e clima serrano e livre de epidemias que se espalhavam nas cidades do litoral fez com que outras escolas surgissem: Colégio São Vicente a partir de 1875 - Colégio Lery, Colégio Joppert, o Atheneu Mineiro, o Externato Paes e o Colégio Gonçalves, dos irmãos Gonçalves. A família Gonçalves terá na figura do professor Emilio Gonçalves Júnior um marco no jornalismo mineiro ao fundar e manter com seus descendentes um dos jornais mais longevos da imprensa brasileira, o “Cidade de Barbacena”, cuja circulação se

---

<sup>19</sup> Nasceu em Santos, São Paulo, em 1835, era filho do conselheiro Martim Francisco Ribeiro de Andrada e de Gabriela Frederica Ribeiro de Andrada. Pelo lado materno era neto e pelo lado paterno, sobrinho-neto de José Bonifácio de Andrada e Silva, o Patriarca da Independência. Faleceu em Barbacena em 1893.

<sup>20</sup> Bias Fortes, como era conhecido, nasceu em 1847, no atual município de Oliveira Fortes. cursou a Faculdade de Direito de São Paulo, bacharelando-se para logo após iniciar carreira em funções públicas como delegado de polícia, advogado e político. Seu filho varão, José Francisco Bias Fortes, viria a ser, décadas depois, o segundo governador mineiro da família. Finda a Monarquia, o Marechal Deodoro da Fonseca, nomeou-o, em julho de 1890, governador do Estado de Minas Gerais. Faleceu em 1917.

manteve ininterruptamente de 1897 até 1993.

Com esta profusão de educandários, não tardou para que a “Atenas Mineira” atraísse atenção do médico, político e educador baiano Abílio César Borges, o Barão de Macaúbas, considerado um dos grandes educadores do final do século XIX. O Barão fundou em Salvador, no ano de 1856, o Colégio Abílio, onde estudaram entre outros Castro Alves e Ruy Barbosa. Com a fama de criar “gênios” e de ser contra a palmatória como instrumento pedagógico, o Barão chegou a Barbacena em 1881, onde recriou o Colégio Abílio. Em 1883, com a ajuda de um dos filhos, abriu o Colégio Abílio, com sede na Praia de Botafogo, no Rio de Janeiro. Em 1888, possivelmente devido à saúde fragilizada do Barão, a filial mineira encerrou as atividades cedendo o prédio para outro empreendimento particular com um grupo de investidores reunidos na “Sociedade Educadora Mineira”.

Após o período de prevalência do ensino privado e a quase ausência do Estado, a República recém-proclamada estava determinada a dar um sopro de modernidade ao Brasil, com muita ênfase nas ciências e no ordenamento nacional a partir do Estado.

Com este espírito, Barbacena passa a receber algumas das inovações da gestão republicana. A começar pela Assistência a Alienados de Minas Gerais, estrutura pública proposta pelo então senador e médico, típico alienista da época, Joaquim Dutra (1854-1932). Transformada em lei pelo Governador Francisco Sales, em 16 de agosto de 1900, a ideia básica do governo para a Assistência era criar grandes unidades hospitalares e colônias agrícolas que pudessem retirar das ruas ou das famílias os incapacitados sociais. A exemplo do edifício do Colégio Abílio que abrigará o Ginásio Mineiro, agora como uma escola estadual, o antigo Sanatório de Barbacena outro empreendimento privado, anos mais tarde se converterá na porta de entrada para um dos mais conhecidos hospícios públicos do Brasil, por sua grande população de internos e o destino trágico da maioria dos pacientes. João Guimarães Rosa, capitão médico do então Nono Batalhão de Infantaria da Força Pública de Minas Gerais, servindo em Barbacena entre 1933 e 1934, certamente presenciou a chegada sinistra dos trens que traziam em vagões reservados os doentes mentais que eram abandonados em internações perpétuas no hospício de Barbacena. No conto “Soroco, sua mãe e sua filha”, publicado em 1962, o escritor e diplomata narra o drama daqueles que eram levados em uma viagem sem volta “para um lugar chamado Barbacena”.<sup>21</sup>

Uma década antes, em primeiro de dezembro, a Lei 260, assinada pelo

---

<sup>21</sup> A segunda unidade da Assistência aos Alienados, o Hospital Colônia, inaugurado em 1922, teve o antigo “campo de aviação” como vizinho, até 1960, quando foi entregue para a construção do atual aeroporto Brigadeiro Doorgal Borges. O primitivo aeroporto foi construído por pilotos civis, membros do Aeroclube de Barbacena. De acordo com a Revista EPCAR História e Tradição (1999), logo após a fundação do Curso Preparatório de Catetes do Ar, em 1949, chegaram as primeiras aeronaves militares: C-45, Beechcraft e T-6 North American, que por muitos anos utilizaram o antigo aeródromo.

governador Chrispim Jacques Bias Fortes, criava o “Internato do Ginásio Mineiro”, em Barbacena. Outro internato funcionava em Ouro Preto e depois em Belo Horizonte, a nova capital.

## **Colégios Militar e Agrícola**

Em 1913, o prédio da Chácara do Matinho dá lugar ao Colégio Militar, criado no governo do Marechal Hermes da Fonseca (1855-1923), segundo relata Savassi, após uma visita a Barbacena para a inauguração de um trecho ferroviário. Em que pese o movimento “civilista” ter obtido grande repercussão em Barbacena, onde Ruy Barbosa em visita de campanha praticamente parou a cidade na disputa eleitoral contra o Marechal, foi por um decreto assinado por Hermes da Fonseca já no cargo de presidente que, a 30 de abril de 1913 o Colégio foi criado. Dois meses depois, o mesmo Marechal Hermes assinava novo decreto, dessa vez ativando o Aprendizado Agrícola, um internato para jovens soldados não dos campos de batalha, mas dos campos de cultivo e pastoreio. À frente um advogado e agricultor, Diaulas Abreu (1885-1967), que embora carioca de berço, ajudou a consolidar em Barbacena nas terras de seu pai mineiro, o Aprendizado Agrícola. Em uma vasta área que englobava terras que pertenceram a uma das herdeiras do inconfidente José Aires Gomes, floresceu uma das mais antigas escolas agrícolas do Brasil. De 1913 a 1955, Abreu dirigiu o colégio que tempos depois receberia seu próprio nome ficando conhecido como Escola Agrícola Diaulas Abreu, sendo hoje um Instituto Federal de ensino tecnológico.

Mas se a casa de Diaulas Abreu sobreviveria ao tempo e aos governos futuros, o mesmo não ocorreu como o Colégio Militar, que em 1925 parou de funcionar por cortes de dotações orçamentárias federais e nenhuma explicação por parte do Governo de Arthur Bernardes (1875-1955). Tal fato causou grande comoção na época. Ao longo de uma década, foram tentados vários recursos dos políticos barbacenenses para a volta do Colégio Militar, mas todos os esforços foram em vão. Em 1926, o Ginásio Mineiro voltou a ocupar o casarão ancestral e que seguiria seu destino de ser escola por mais de 140 anos, com a instalação do Curso Preparatório de Cadetes do Ar em 1948, pelo Ministério da Aeronáutica, criado sete anos antes por Getúlio Vargas.

Em 1960, o filho de Chrispim Jacques Bias Fortes, José Francisco (1891-1971) é o segundo governador da família eleito, sendo o terceiro governador barbacenense, ao lado de Antônio Carlos Ribeiro de Andrada (1870-1946), que fora “presidente”, denominação anterior à Era Vargas que promoveu uma ampla reforma na estrutura na República brasileira. Bias inaugurou o prédio de linhas modernas, projeto de Raphael Hardy Filho (1917-2005), inspirado nas curvas tão valorizadas por Oscar Niemeyer em Brasília. Ali se instalou definitivamente o Ginásio Mineiro, hoje Escola Estadual Professor Soares Ferreira.

## Marcas do tempo

O passado colonial e imperial de Barbacena se diluiu na sua paisagem urbana, que na metade do século XX já não guardava quase nada de sua longa história. A matriz de Nossa Senhora da Piedade, hoje denominada Santuário, cujas obras determinaram o traçado da cidade, ainda na primeira metade do século XVIII, teve o traço do brigadeiro José Fernandes Pinto Alpoim (1700-1765), também responsável pelo projeto do Palácio dos Governadores, hoje Museu da Inconfidência de Ouro Preto, o Aqueduto da Carioca (Lapa), no Rio de Janeiro, todos erguidos por ordem do Conde de Bobadela.

A Câmara Municipal, sobrado adquirido em 1789 para ser a sede da Câmara e Cadeia de Barbacena, função que lhe cabe até hoje, é um dos raros testemunhos remotos da fase em que Barbacena era parte da “América Portuguesa”. A cadeia velha, hoje Casa da Cultura, também ainda sinaliza o Caminho Novo, que ganhava uma bifurcação na Praça Conde de Prados, deixando a opção ao viajante do passado seguir rumo a São José e São João del Rei, avançando pela rua da Boa Morte e a Estrada do Faria, ou descendo a Rua Direita, a atual rua XV de Novembro, em direção ao Barro Preto (Pontilhão) até o Alto do Cangalheiro (bairro Santo Antônio), rumando então para o norte atingindo Queluz, a serra de Ouro Branco e finalmente, Ouro Preto.

## Uma breve paisagem urbana e humana

O casario neoclássico sobrevivente no centro de Barbacena na verdade tem fachadas coloniais disfarçadas pela alvenaria, fruto da capacidade dos pedreiros e artistas italianos que, assim como agricultores e outros oficiais, vieram da Itália ocupando a Colônia Rodrigo Silva desde 1888, quando o governo imperial, prevendo o fim da escravidão dos povos africanos, buscava outra mão-de-obra para suprir o mercado interno, estimulando a imigração em massa para o Brasil. Da colônia italiana, surgiu a Estação Sericícola de Barbacena, que até a primeira metade do século XX produzia seda natural e desenvolvia a técnica de manejo do bicho da seda e o cultivo das amoreiras. Coube à família Savassi, tendo à frente Amilcar Savassi (1876-1973), a implantação desse centro de pesquisa tecnológica e industrial, mantida pelo Ministério da Agricultura, que também não resistiu às disputas políticas e infundáveis mudanças administrativas na esfera federal de governo até sua total extinção.

Mesmo sendo a “muito nobre e leal vila”, título concedido em 1840, graças à devoção dos políticos locais à Monarquia brasileira, Barbacena não hesitou em aderir ao ideário republicano que colocou os militares à frente do governo em 1889 e, décadas depois, teve destacada participação na Revolução de 1930 que en-

cerrou a República Velha e a política do “Café com Leite” - revezamento de Minas e São Paulo no poder.

Quartel revolucionário, interventores, tropas nas ruas e nos trilhos fez ferrovias comporem o cenário da época. O episódio histórico também marcou a ruptura das duas principais lideranças políticas da cidade, que passou a viver dividida. Dois clubes, dois times de futebol... Bias, PSD, Andradas, UDN. Situação e oposição em permanente embate.

“Serras Azuis”, livro de Geraldo França de Lima (1914-2003), então um professor do Ginásio Mineiro, retrata o ambiente de cisão que marcou por muito tempo a reputação de “cidade política” dada a Barbacena. A priori, cidade conservadora e fervorosamente católica, Barbacena conviveu com mentes libertárias como a professora Maria Lacerda de Moura (1887-1945), pioneira do feminismo e do amor livre no Brasil. Na poesia, reina o pessimismo sombrio de Honório Armond (1891-1958), que recusa com razão o título de “Príncipe dos Poetas Mineiros”, dado por um jornal da época. A vocação de passagem para o interior das Minas Gerais é mantida. Por aqui passam em 1924, os modernistas Oswald e Mário de Andrade, Tarsila do Amaral e Blaise Cendrars, redescobrimo o adormecido Barroco Mineiro e a expressão maior do conceito da antropofagia cultural.

Um século antes, também tentando descobrir de novo o Brasil, praticamente todos os viajantes estrangeiros que visitaram Minas Gerais passaram por Barbacena, como as expedições do Barão de Langsdorff, James Fox Bunburry, Spix e Martius, Saint Hilaire, Richard Francis Burton e muitos outros. Alguns deixaram valiosos registros visuais, como a aquarela feita em junho de 1824, por Johann Moritz Rugendas, até hoje exposta na Rússia. O compositor e maestro francês Fernand Jouteux (1866-1956), autor da ópera “Os Sertões”, passa várias vezes por Barbacena, antes de recolher-se até o fim da vida em Tiradentes. Georges Bernanos (1888-1948) escolhe morar em Barbacena pela sonoridade do nome da fazenda que Virgílio de Melo Franco lhe dá por empréstimo. É o “Caminho da Cruz das Almas”. Aqui, o fazendeiro Bernanos, católico e crítico feroz do nazismo, recebe em sua casinha bucólica, desde jovens escritores como Paulo Mendes Campos, Hélio Pelegrino e outros, até o consagrado e exilado Stefan Zweig (1881-1942), que pouco depois se suicida em Petrópolis. Na trilha de Bernanos, vem o pintor Emeric Marcier (1916-1990). O judeu-romeno traz a aura medieval do leste europeu para dialogar com os céus cinzentos de Ouro Preto em choque com a luminosidade de Barbacena. Enquanto na Revolução de 30, Carlos Drummond de Andrade senta praça nas fileiras revolucionárias, paquerando belas barbacenenses no saguão do Grande Hotel, João Guimarães Rosa faz seus últimos exames como médico do Nono Batalhão da Polícia Militar, para abandonar a medicina e a farda para a carreira diplomática que vai garantir sua possibilidade de ser um dos maiores escritores da Língua Portuguesa. Inundado pelo nacionalismo, Flausino Rodrigues

Vale (1894-1954), músico e compositor nascido em Barbacena, faz seu violino erudito resgatar a cultura popular. Admirado por Villa-Lobos, Flausino é comparado ao virtuose italiano Paganini e até hoje sua música é admirada no mundo todo.

Neste cenário diverso de tradição e intensa movimentação social, política e intelectual é que se insere a Escola Preparatória de Cadetes do Ar que vai trazer de volta um ambiente cosmopolita com pessoas vindas de todas as partes do Brasil, a partir do final dos anos de 1940. Tal movimento só pode ser comparado ao que ocorreu nos primórdios, ainda no Ciclo do Ouro, quando para se atingir o coração das Minas era preciso antes passar por “um lugar chamado Barbacena”...

## **Escolas militares: Barbacena no mapa do ensino militar brasileiro**

Mesmo com apenas 12 anos de atuação, 12 turmas, somando 744 alunos e sete comandantes,<sup>22</sup> o Colégio Militar de Barbacena, ao ser desativado em 1926 causou grande comoção em Barbacena. Além da perda de uma importante instituição de ensino, nada menos do que 235 empregos públicos foram comprometidos, especialmente no caso dos civis que representavam 103 deles, exercendo, dentre outras funções, as de inspetores, auxiliares de inspetores, guardas, além de bibliotecários, porteiros, contínuos, enfermeiros e outros. Dos professores, todos oficiais militares, totalizando 41 mestres, apenas um era civil, o Dr. Mário Castello Branco Barreto. A corporação tinha em sua estrutura banda de música, cavalarianos<sup>23</sup>, posto médico, veterinários, estábulos e laboratórios. Assim como na EPCAR, boa parte dos alunos seguiu a carreira militar, mas muitos optaram por carreiras civis consagradas como o Direito, Medicina, além daqueles que se fizeram empresários e políticos. Em 1936, foi tentada reabertura da escola com o projeto de lei apresentado na Câmara dos Deputados, em 19 de dezembro, porém, não seguindo para votação por conta da Constituição outorgada em 10 de novembro de 1937.<sup>24</sup> Em 1948, o projeto de lei número 1002, encabeçado pelo Deputado José Francisco Bias Fortes fazia nova tentativa, mas coincidentemente, o recém-criado Ministério da Aeronáutica abriu o curso preparatório de cadetes, tornando a antiga sede do

---

<sup>22</sup> Cel. Afonso Fernandes Monteiro de 14 de março de 1913 a 27 de maio de 1915; Cel. Espiridião Rosas, de 27 de maio de 1915 a 21 de agosto de 1919; Cel. Leopoldo Belém Aloys Shere, de 21 de agosto de 1919 a 19 de fevereiro de 1921; Maj. Mário Alves M. Tourinho, (interino) de 19 de 1921 a 23 de abril de 1921; Cel. Ticiano Corrégio Daemon, de 23 de abril de 1921 a 5 de fevereiro de 1923; Ten. Cel. Prof. Raul E. Santos Lima (interino), de 5 de fevereiro de 1923 a 17 fevereiro de 1923; Cel. Raphael Benjamin da Fonseca, de 17 de fevereiro de 1923 a 30 de março de 1925.

<sup>23</sup> Integrante da cavalaria, soldado treinado para combater a cavalo.

<sup>24</sup> A chamada Constituição “Polaca”, por se basear na Constituição da Polônia, outorgada por Getúlio Vargas, na prática dava ao chefe do executivo poderes ditatoriais, inaugurando um período histórico chamado Estado Novo.



Colégio Militar uma solução perfeita para a urgência da Aeronáutica em ativar sua escola de cadetes. E assim foi feito.

No primeiro dia de janeiro de 1950, a coluna *Aviação*, do jornal carioca *Correio da Manhã*, reproduziu um longo pronunciamento do Major Brigadeiro Aljamar Vieira Mascarenhas, então chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, tendo ao lado o Brigadeiro Eduardo Gomes e como ouvinte atento o Ministro da Aeronáutica, Tenente Brigadeiro do Ar Armando Trompowsky. Fazendo um retrospecto do ano anterior, a certa altura diz o orador: “é a Escola de Barbacena uma das mais felizes e corajosas realizações de 1949!”<sup>25</sup>

De fato um ato importante, pois a Aeronáutica estava até pouco tempo vinculada à Aeronáutica Naval, da Marinha brasileira, e já ousava ao descentralizar sua estrutura, em especial na formação de seus quadros de oficiais e especialistas.

A divisa latina “Non Multa Sed Multum” ou em tradução oficial: “Em vez de muitas coisas, coisas importantes” reflete bem a filosofia basilar da escola que abria suas portas em uma cidade interiorana. Ficava claro que a ideia de seleção rigorosa seria primordial para o ambicioso projeto pedagógico da Aeronáutica, pois até hoje não é tarefa fácil que, em cerca de cinco anos, um jovem sonhador se converta em um piloto militar de fato, exercitando tanto sua aptidão física, técnica quanto ética, de acordo com as doutrinas militares.

O conceito de “mais qualidade do que quantidade” praticamente fez surgir o curso de Cadetes do Ar. Basta citar que a antiga Escola de Aeronáutica até 1948 tinha grandes dificuldades de formar um corpo discente mínimo. De acordo com a Revista EPCAR (1999), no concurso de admissão ao Curso de Formação de Aviadores, anterior à criação do Curso Preparatório, da multidão de 1.296 candidatos, apenas um foi aprovado, fazendo com que o jovem Horácio de Oliveira Torres entrasse para a Força Aérea e para a história com o título de “o primeiro e único”.

A ideia do que se conhece hoje como “imersão” também pode ter sido fator primordial para a escolha de Barbacena para formar os cadetes do ar. Próxima à capital federal, mas longe das tentações de uma metrópole, Barbacena seria o cenário perfeito para jovens adentrarem a caserna e se possível, sobreviver a ela. O Brigadeiro Antônio Guedes Muniz, então Diretor de Ensino do Ministério da Aeronáutica, atribuía ao “excelente clima, abastecimento próprio e poucas diversões e atrativos para jovens” fatores relevantes para que os alunos se dedicassem de corpo e alma à sua formação inicial na vida militar. E ia além.

---

<sup>25</sup> “O ensino tendo ao pleno desenvolvimento, com a realidade que é a Escola de Barbacena, uma das mais felizes e corajosas realizações de 1949, com o desmembramento, na Escola de Aeronáutica, do curso técnico do de adestramento aéreo e com os estudos que levaram a V. Excia. a determinar a mudança da sede da Escola Técnica, da Escola de Especialistas e do curso de Oficiais Mecânicos para cidades do interior com descentralização que importa em seiva vitalizante para o país, participando o Norte como o Sul, da formação dos nossos técnicos.”

Em uma palestra proferida no Rotary Club do Rio de Janeiro, em 9 de janeiro de 1950, ele dava a receita de “Como se prepara um bom aviador”. Discorrendo sobre a necessidade de um grau extra de inteligência do piloto, somada a rapidez de raciocínio lógico para a solução de um problema, ele afirmava: “os problemas do ar não esperam”. E arrematava sem muitos rodeios: “Os incapazes mentalmente, os medíocres, os malucos, os imprudentes e os indisciplinados não chegarão jamais a sentar-se num avião militar brasileiro!” A única ressalva era: “Quando, na Escola de Aeronáutica, só ingressarem os rapazes vindos da Escola de Barbacena, teremos chegado ao ideal!”<sup>26</sup>

Tamanha expectativa do Estado-Maior da Aeronáutica só deveria ser comparável à da sociedade barbacenense, que finalmente via uma certa redenção do Governo Federal, após a perda do Colégio Militar, duas décadas antes. No dia 29 de julho de 1949, dia da chegada dos 201 alunos à Estação da Central do Brasil, o Prefeito Theobaldo Tollendal decretara feriado, o que permitiu que a sexta-feira se convertesse em dia de júbilo municipal. Na manhã do domingo, no centro da cidade, diante o prédio colonial da Câmara Municipal, após o desfile do esquadrão de alunos, a bandeira nacional foi conduzida por Lúcia, esposa do Brigadeiro Guedes Muniz, enquanto a jovem barbacenense Zilda Moreira de Castro entregou ao aluno Wylmuth Treptow o estandarte da escola. O estandarte fora bordado pelas religiosas do Asilo de Órfãs, segundo consta, com fios de ouro. Nas suas reminiscências, Zilda lembrava muitos anos depois, que enquanto autoridades civis, eclesíásticas e militares rendiam honras aos oficiais da Aeronáutica, as mocinhas casadoiras se rendiam à mística dos cadetes vistos como “lindos, garbosos, em suas fardas impecáveis.”<sup>27</sup> Maria Eugênia Tollendal, filha do então prefeito, também se lembra daquele dia em que “os rapazes ficaram temerosos dos concorrentes e as moças entusiasmadas com a novidade!”<sup>28</sup> Algo que jamais deixaria o imaginário coletivo dos jovens barbacenenses das gerações seguintes.

Mesmo com os cadetes dedicando a maior parte do tempo aos rigores da disciplina militar e ao extenso currículo de tempo integral, a presença deles alteraria para sempre o movimento social da cidade. Depois daquele desfile do dia 29 de julho, os Sete de Setembro não seriam os mesmos em Barbacena, graças a uma rivalidade velada que se estabeleceu. Os alunos do Colégio Estadual Professor Soares Ferreira, herdeiros diretos das tradições do Ginásio Mineiro, logo formaram uma fanfarra e pelotões que tornariam os desfiles cívicos tão concorridos e populares quanto os carnavalescos. O mesmo ocorreu com alunos e alunas da

<sup>26</sup> Disponível em: [http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842\\_06&pesq=-CURSO%20PREPARATORIO%20DE%20CADETES%20DO%20AR&pasta=ano%20195](http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842_06&pesq=-CURSO%20PREPARATORIO%20DE%20CADETES%20DO%20AR&pasta=ano%20195). Consultado em 09/12/2018.

<sup>27</sup> RAMOS, Mário Sérgio da Silveira. Revista EPCAR: História e tradição. Barbacena: 1999. p. 24.

<sup>28</sup> DIAS, Pedro Bernardo. Revista Histórica: 1949-2009. Barbacena: 2009. p.11.

Escola Agrícola, Colégio Imaculada e outros que incorporavam demonstrações como passo de ganso, pirâmides humanas e uniformes e adereços elaborados para os desfiles. Mas estes, invariavelmente tinham como “gran-finale” os pelotões de alunos da EPCAR, em formação de aviões, exibição de armamentos, enquanto os T-6 faziam rasantes ensurdecedores sobre o público que superlotava o centro da cidade. Nessas ocasiões, os hotéis atingiam lotação máxima, pois as famílias que podiam viajar não perdiam a oportunidade de ver seus jovens filhos nas fileiras da Força Aérea Brasileira, fardados e entoando os gritos de guerra de seus esquadrões.

Mas essas rivalidades cívicas tinham como moderador a figura do Professor de Educação Física Delmo Maria da Silva,<sup>29</sup> “o Rei”, que lecionava tanto na EPCAR, quanto no Estadual e Escola Agrícola e Imaculada. Sua incomparável simpatia entre todos os estudantes secundaristas da cidade fazia com que a competição entre as fanfarras e desfilantes não se tornasse uma rivalidade incontrolável. O mesmo ocorria nos esportes. Já nos anos 70 do século passado, a EPCAR movimentava o meio estudantil junto com o Professor Delmo e a LDB – Liga de Desportos de Barbacena – com os disputados campeonatos de futebol de salão em torneios estudantis. A essa altura, a Faculdade de Medicina de Barbacena<sup>30</sup> já participava dos campeonatos e muitas vezes era motivo de orgulho dos acadêmicos de Medicina vencerem os cadetes da Aeronáutica.<sup>31</sup>

Além dos desfiles e formaturas no Pátio da Bandeira, pelas ruas da cidade, durante décadas seguintes, os cadetes e suas fardas azuis também seriam exaltados por Isabel Vidal, a “Isabelinha” (1915-2000), figura popular emblemática que oscilava entre a condição de pedinte e exímia oradora em ocasiões solenes da cidade, quando fazia citações em latim e francês. Caricata, mas doce e frágil, logo ela se tornaria uma madrinha informal dos alunos, em especial das turmas dos anos

---

<sup>29</sup> Nascido em Barbacena, Delmo Maria é licenciado pela Escola de Educação Física do Exército, no Rio de Janeiro, ingressando na EPCAR, em 1952. Na Escola, exerceu as funções de Coordenador da Seção de Educação Física e Técnico da Equipe de Natação, sendo tetra-campeão da NAE (Naval, Aeronáutica e Exército). Foi agraciado com a Medalha do Mérito Santos Dumont, do Ministério da Aeronáutica; Medalha Ordem do Mérito Aeronáutico, grau cavaleiro; Medalha Insígnia da Inconfidência do Governo do Estado de Minas Gerais e é Membro Honorário da Força Aérea Brasileira. Em 1982 entrou para o quadro de reserva.

<sup>30</sup> Criada em 1971, pelo deputado José Bonifácio Tamm de Andrada.

<sup>31</sup> “Dos times locais, os fregueses de sempre eram: Colégio Estadual, Colégio Agrícola e até a EPCAR, para tristeza do amigo da Turma, o Brigadeiro Terra de Faria, comandante e diretor da respeitada Escola Preparatória de Cadetes do Ar. A final do torneio da LDB foi disputada contra os Colorados que perderam por 3x1. Para não fugir à tradição, a festa da vitória foi descrita pela imprensa da época como um ‘autêntico carnaval’, regada a uma cervejada no restaurante Tio Patinhas. Era assim nos troféus da LDB, Independência e no insuspeito ‘31 de Março’, promovido pela Aeronáutica...” (Revista Turma 72-77. Faculdade de Medicina de Barbacena. 2017.p.23).

60 e 70. Ao vê-los nos desfiles ou nos passeios de folga, ela os comparava a “passarinhos azuis, como o manto de Nossa Senhora!” Com o correr do tempo, nos encontros de ex-alunos, cada turma se esmerava em homenagear Isabelinha, como personagem de Barbacena e da memória afetiva guardada por eles. Idosa, Isabel Vidal passou seus últimos momentos de vida cercada dos cuidados do Esquadrão de Saúde da EPCAR.

Enquanto as fardas azuis já faziam parte do imaginário juvenil e do cenário social da provinciana Barbacena, a Escola também proporcionava oportunidades ímpares para que grandes personalidades da vida política e científica viessem à cidade. Somente em 1950, um ano após sua criação, visitaram a EPCAR o General Eurico Gaspar Dutra (1883-1974), então presidente da República e o físico brasileiro César Lattes (1924-2005), descobridor do méson-pi, junto com Cecil Powel, Nobel de Física daquele mesmo ano. Graças ao apoio direto do então comandante da EPCAR, Brigadeiro Oswaldo Terra de Faria (1920-2016), em 1974, o cirurgião Euryclides Zerbini (1912-1993), responsável pelo primeiro transplante cardíaco realizado na América do Sul, fez uma conferência na cidade, promovida pela Faculdade de Medicina.

Com o passar dos anos, a mancha urbana da cidade de Barbacena também foi afetada pela EPCAR, em especial com a expansão física da Escola. De início, a Praça de Esportes Minas Gerais, construída para uso da população, foi incorporada à área da Escola, em 13 de março de 1950. Mas a fase de maior expansão ocorreu durante o comando do Brigadeiro João Camarão Telles Ribeiro (1916-2000). A partir de 1966, uma sucessão de obras dotou a Escola de estruturas que até hoje determinam a influência da EPCAR na vida da cidade: o Ginásio Poliesportivo, denominado Charles Astor, com sua piscina olímpica e o cine-teatro, com capacidade para mais de mil pessoas e as melhorias do aeroporto local, são alguns exemplos.<sup>32</sup>

Em 1993, após o conturbado governo do presidente Fernando Affonso Collor de Mello (1949), que renunciou ao cargo em 1992, sendo substituído pelo vice-presidente Itamar Cautiero Franco (1930-2011), a Escola interrompeu seu curso médio preparatório de cadetes e até 1995 permaneceu apenas com cursos de adaptação para oficiais, o que a exemplo do fim do Colégio Militar em 1926, causou na população e nas autoridades barbacenenses grande apreensão, pois além de toda a ligação afetiva e histórica, Barbacena tem na movimentação de repartições públicas estaduais e federais algumas de suas melhores ofertas de empregos e salá-

---

<sup>32</sup> “Nesse período, Barbacena se transformou em um canteiro de obras. O aeroporto, que se situava no atual Parque de Exposições foi transferido para a localidade de Dr. Sá Fortes, dotado de moderníssima infraestrutura para a época. Biblioteca, Parque Gráfico, Lavanderia, ampliação do Cinema, Projeto de Hospital, construção de moradias para militares e do H8 (alojamento para o 3º ano) e paiol.” RAMOS, Mário Sérgio da Silveira. Revista EPCAR: História e tradição. Barbacena: 1999. p. 18.

rios, afetando diretamente a economia local. A formação de cadetes com abertura de novas turmas foi normalizada a partir de 1996.

## À guisa de conclusão

A prospecção das camadas superpostas de história de uma região como Barbacena, que sofreu sucessivas transformações sociais, econômicas e políticas, permite sob qualquer prisma compreender que, mesmo no isolamento das montanhas mineiras e a certa distância dos grandes centros do poder, nos foi possível construir uma trajetória de pioneirismos, inovações, conquistas e assim, garantir um lugar de destaque no cenário nacional, desde há muito tempo.

A partir de uma visão panorâmica da história da educação mineira, ainda nos termos da Comarca do Rio das Mortes até o presente, fica patente como a Escola Preparatória de Cadetes do Ar é contribuinte fundamental no amálgama histórico, factual e afetivo que sedimenta a identidade barbacenense, sua influência política e a nítida vocação para a difusão da educação e da cultura em todas as suas dimensões.

Se Barbacena nos seus primórdios esteve presa às lutas pela conquista do chão que fixou homens e mulheres a um território, para que nele estabelecessem crenças, tradições e modos próprios de vida, com a chegada da EPCAR a cidade montanhosa e fria por seus ventos serranos, abriu asas e atingiu os céus de Ícaro, Gusmão, Dumont, Gagarin e Armstrong. Diante destas ondas azuis sem fim da Mantiqueira, onde repousa a lendária Escola de Cadetes do Ar, todos eles certamente se sentiriam em casa...

## Referências bibliográficas

- BARBOSA, Waldemar de Almeida. **Dicionário da Terra e da Gente de Minas**. Belo Horizonte: Arquivo Público Mineiro, 1985.
- DIAS, Pedro Bernardo (Org). **Revista EPCAR**: Edição Histórica, 1949-2009. (Revista comemorativa). Barbacena: 2009.
- FONSECA, Luiz Mauro Andrade da. **O Arraial e o Distrito de João Gomes** (História Antiga de Santos Dumont. Minas Gerais). Barbacena: 2013.
- INVENTÁRIO DO FUNDO INSTRUÇÃO PÚBLICA. Arquivo Público Mineiro. Disponível em: [http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/fundos\\_colecoes/brtacervo.php?cid=22](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/fundos_colecoes/brtacervo.php?cid=22)>. Consultado em 2 de novembro de 2018.
- JARDIM, Márcio. **Inconfidência Mineira**: uma síntese factual. Rio de Janeiro: Bibliex. 1989.
- JORNAL CIDADE DE BARBACENA. Barbacena: Gráfica Cidade de Barbacena, 1949. Edição 5415, 31 de julho de 1949.

- MASSENA, Nestor. **Barbacena**: A Terra e o Homem. Primeira Parte. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1985.
- MAXWELL, Kenneth. **A Devassa da Devassa**: A Inconfidência Mineira, Brasil e Portugal, 1750-1808. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.
- MOSSRI, Pedro. **Passa Quatro**: Os Bem-Feitos e os Malfeitos. Passa Quatro: Artesanal, 1998.
- RAMOS, Mário Sérgio da Silveira (Org). **Revista EPCAR**: História e tradição (Revista comemorativa). Barbacena: 1999.
- REVISTA COMEMORATIVA. Festa do cinquentenário do Colégio Militar. Barbacena: 1963.
- REVISTA TURMA 72-77. Faculdade de Medicina de Barbacena. Barbacena: 2017.
- SAVASSI, Altair José. **Barbacena**: 200 anos. Volume 2. Belo Horizonte: Lemí, 1991.



# O ensino na EPCAR: uma “jovem” escola aos 70 anos

*Marcelo de Miranda Coelho  
Maria da Luz Coelho  
Tereza Marta Ribeiro Mendes*

Aqui, ao contrário do que se passou em toda minha vida acadêmica, não somos ensinados a decorar, mas sim a aprender. Nas áreas de exatas, os mestres não nos mostram a fórmula e deixam por isso, mas nos instigam a ver e entender de onde veio e como foi descoberta para compreendermos seu funcionamento. Nas demais áreas o ensino também é bem dinâmico, como nas aulas de botânica e história ao ar livre ou os projetos interdisciplinares como o de história junto com português e literatura, ou o “júri simulado” das matérias de biologia e português; esses projetos geram uma descontração e leveza que leva o aluno a querer aprender e pesquisar sobre a matéria. Porém, o ensino não fica preso a sala de aula, mas é incentivado no ambiente extraclasse em diversos clubes como o de literatura e o de geopolítica. (Aluno 2017/155 Motta)

A união de dois projetos distintos e, aparentemente, não relacionados, levaram à criação da Escola Preparatória de Cadetes do Ar – EPCAR. Se por um lado, a elite barbacenense buscava reativar o antigo Ginásio Mineiro/Colégio Militar e, por conseguinte, o brilho que a cidade tinha no âmbito educacional, por outro, a Aeronáutica buscava a criação de uma escola que preparasse de forma satisfatória aqueles que pretendiam ingressar em sua Academia.

A proposta tinha como referência a experiência tanto do Exército quanto da Marinha que já possuíam de longa data, suas escolas com o mesmo objetivo: melhorar o nível acadêmico dos jovens que ingressavam em seus cursos de formação superior<sup>1</sup>.

Assim, pelo Decreto nº 26.514, de 28 de março de 1949, o Governo Dutra criou o Curso Preparatório de Cadetes do Ar (CPCAR) e, no ano seguinte, em 21 de maio, pela Lei nº 1.105 foi criada a EPCAR, na cidade de Barbacena, numa articulação feita na antiga capital do Brasil, o Rio de Janeiro.

Segundo Altair Savassi, a EPCAR teria como finalidade primordial: “o preparo moral dos alunos, a forma física e o cultivo da inteligência, dentro de um

---

<sup>1</sup> O Jornal Cidade de Barbacena de 20 de janeiro de 1949 traz uma matéria na qual o Brigadeiro Guedes Muniz, Diretor do Departamento de Ensino da Aeronáutica, explicita a necessidade de criação da nova escola alegando que os “alunos demonstram pouco conhecimentos não sendo possível o desenvolvimento de um curso superior”.



método moderno e rigoroso, dando-se cumprimento ao que determinam os programas atuais do ciclo colegial”.<sup>2</sup>

Ainda hoje, o CPCAR, ministrado pela EPCAR, destina-se a preparar jovens para o ingresso no Curso de Formação de Oficiais Aviadores da Academia da Força Aérea (AFA), em Pirassununga/SP, de acordo com o que preconiza a Lei nº 12.464, de 04 de agosto de 2011. A Escola Preparatória de Cadetes do Ar é subordinada à Diretoria de Ensino da Aeronáutica (DIRENS), que é o Órgão Central do Sistema responsável pela orientação normativa, pela coordenação, pelo controle, pela supervisão, pela elaboração do orçamento e pelo apoio técnico às atividades de ensino.

O CPCAR tem duração de três anos, sob o regime de internato, sendo equivalente ao Ensino Médio regular do Sistema Nacional de Ensino e abrangendo formação nos Campos Geral e Militar. No currículo do Campo Geral, as disciplinas são aquelas contempladas nas Diretrizes Nacionais para o Ensino Médio, conforme orientações emanadas do Ministério da Educação, por meio da Lei nº 9.394/96 (Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional) e legislações complementares.<sup>3</sup>

Já o currículo do Campo Militar tem como objetivo levar o aluno a conhecer e adaptar-se à carreira militar, estimulando os estudantes aos ideais da Força Aérea Brasileira, além de educar para atitudes compatíveis à condição de Aluno do CPCAR, pautando sua conduta de acordo com os regulamentos e as diretrizes vigentes, além dos conhecimentos científicos necessários para que sejam integrados a uma moderna Força Aérea.

Tanto o currículo desenvolvido no Campo Geral que, na Escola é denominado “instrução científica”, como no Campo Militar, serve de base aos estudos subsequentes na Academia da Força Aérea. Assim, nas diversas áreas do conhecimento, no cotidiano das salas de aula, os alunos resolvem questões típicas do Ensino Médio, mas que se referem ao funcionamento de aeronaves, às respostas fisiológicas do corpo humano em situações aeroespaciais, bem como a ênfase nas forças aéreas em situação de guerras etc.

Segundo Ricardo Paes de Barros, economista considerado o “pai” do Programa Bolsa Família, ex-aluno da EPCAR, a Escola teve “um papel central na formação de seus valores e do seu rigor de raciocínio. Em sala de aula, os estu-

---

<sup>2</sup> SAVASSI, Altair José. Barbacena – 200 Anos. Belo Horizonte: Leme, 1991. Vol. 2. p. 74.

<sup>3</sup> As disciplinas do Campo Geral são aquelas relativas às chamadas Ciências da Natureza, Ciências Humanas, Matemática, Língua Portuguesa e Língua estrangeira, típicas do Ensino Médio; no caso da EPCAR, são ministradas, em sua maioria, pela manhã e, para cumprir a carga horária exigida, no início da tarde.

dantes são estimulados a entender ‘conceitualmente’ o que é ensinado”.<sup>4</sup> Para ele, a Escola o levou a “desenvolver uma racionalidade mais ‘francesa’”, analítica, que ele contrapõe a outra, “americana”, mais pragmática.

## O processo seletivo

De imediato, após a criação do CPCAR, foi organizado o processo seletivo que exigia o antigo Curso Ginásial (equivalente ao Ensino Fundamental atual) concluído, previa, também, a aprovação em teste físico e no exame de saúde. A primeira turma, composta por 201 alunos, iniciou suas atividades em São Paulo, em 28 de abril de 1949, enquanto o antigo prédio do Ginásio Mineiro passava por adaptações para recebê-los em Barbacena. O que ocorreu ainda no desenrolar do período letivo daquele mesmo ano.

O CPCAR, atualmente, conta com aproximadamente quinhentos alunos que ingressam por meio de exame de admissão de âmbito nacional. O processo seletivo, hoje, é constituído das seguintes etapas: Provas Escritas de Matemática, Língua Portuguesa, Língua Inglesa e Redação, que são de caráter classificatório e eliminatório; Inspeção de Saúde (INSPSAU); Exame de Aptidão Psicológica (EAP); Teste de Avaliação do Condicionamento Físico (TACF); e validação documental. Sendo que a INSPSAU, o EAP, o TACF e a validação documental são de caráter eliminatório.

Cabe salientar que, após ser aprovado e classificado no certame, no momento da matrícula, mediante ato do Comandante da EPCAR, o candidato passa à situação de Aluno da EPCAR (Praça Especial, conforme a Lei nº 6.880, de 9 de dezembro de 1980 – Estatuto dos Militares), situação essa a ser mantida durante todo o curso.

Dessa maneira, a EPCAR oferece o curso de Ensino Médio de tempo integral, com uma rotina que contempla a formação acadêmica, Instrução Militar e “um forte programa de educação física”, a qual, segundo Anderson Silva e Maria da Luz Coelho: “atrai, assim, alunos oriundos de várias partes do Brasil que trazem consigo experiências próprias, um cadinho de cada estado ou região que no convívio diário, nos sotaques entreouvados em seus corredores, dá-nos uma ideia do quão rica é a ‘cultura epcariana’”.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> BARROS, Ricardo Paes de. Economia e justiça social: o liberal contra a miséria. In: <http://mercadopopular.org/2014/09/ricardo-paes-de-barros-o-liberal-contra-a-miseria/>. Acessado em: 21 de outubro de 2018.

<sup>5</sup> SILVA, Anderson Luiz da. COELHO, Maria da Luz. Contratos de gaveta: memória e informalidade numa instituição militar. In PEREIRA, Valéria e PONCIANO, Nilton (Orgs.). Entre-lugares, diálogos pertinentes: sociedades amazônicas e outras realidades contemporâneas. Manaus: IFAM, 2013. p. 167.

Em 21 de janeiro de 2017, ingressaram, no CPCAR, vinte estagiárias, conforme previsto na Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 37-281 - NORMAS REGULADORAS PARA O CURSO PREPARATÓRIO DE CADETES DO AR, de 18 de abril de 2016, tornando-se, dessa forma, o Esquadrão pioneiro a contemplar o sexo feminino. Devido à inserção das alunas, foram realizadas obras de adequação da infraestrutura, preparação do efetivo da EPCAR, bem como, a reedição de documentos internos de modo a abrigar de forma condizente essa nova realidade.

A incorporação de alunas ao CPCAR foi fruto de grande debate e longo processo administrativo devido não só à questão de gênero<sup>6</sup> mas, também, a pouca idade das candidatas a ingressar na Escola. Hoje, já são duas turmas mistas com o ingresso de vinte alunas no certame de 2018.

## **A infraestrutura, ensino e prática esportiva**

A EPCAR possui edificações típicas de uma escola e está estruturada para atender, também, às demandas de uma Organização Militar (OM). Ou seja, desde a sua abertura, em 1949, o local teve que passar por adaptações para o funcionamento da nova instituição. Ao longo de seus setenta anos de história, foram necessárias desde ampliações de instalações até manutenção e construção de novas estruturas.

Depois de 42 anos, a EPCAR interrompeu sua principal atividade e, de acordo com a Portaria 224/GM3, de 16 de março de 1992, a partir de 1993 ficaram suspensas temporariamente as atividades referentes à formação intelectual correspondente ao ensino de 2º grau. O Departamento de Ensino da Aeronáutica (DEPENS) deveria, portanto, programar-se para que fosse ministrado pela EPCAR o 1º ano do Curso de Formação de Oficiais Aviadores, com exceção da Instrução Aérea. Assim, até a suspensão temporária do CPCAR<sup>7</sup>, o ensino na EPCAR se organizava em aulas tradicionais usando quadro e giz, com a incorporação de aulas de torno, usinagem, mecanografia e eletrônica no Pavilhão de Tecnologia (PAVITEC) e o uso de retroprojetores para exibição de transparências, além do emprego de uma filmoteca de aulas práticas em Super 8.

Vale ressaltar que o PAVITEC, assim como o Ginásio Charles Astor, fo-

---

<sup>6</sup> Maria Celina D'Araújo trabalha a questão de gênero no âmbito militar apontando as dificuldades relativas à inserção de mulheres nas Forças Armadas no Brasil, registrando que a Aeronáutica foi a segunda Força a inovar nessa questão, em 1982, dois anos após a Marinha.

<sup>7</sup> A suspensão das atividades do CPCAR atende à proposta de “enxugamento” do Estado do governo Collor de Mello, de viés neoliberal. A reabertura da Escola se deu no governo Itamar Franco.

ram inaugurados em 1968, colocando a EPCAR na vanguarda dos estabelecimentos de ensino existentes naquela época.<sup>8</sup> Aliado a essa infraestrutura, o ensino ministrado seguia padrões mundiais, como o programa *School Mathematics Study Group* (SMSG), para o ensino de Matemática, e o programa *Physical Science Study Committee* (PSSC), para o ensino de Física; ambos americanos<sup>9</sup>. Os programas *Chemical Bond Approach* (CBA), de Química, e *Biological Sciences Curriculum Study* (BSCS), de Biologia, também foram aplicados nesse contexto.

Além dos laboratórios citados, estava organizado, também, o Laboratório de Língua Estrangeira – a Glossoteca – onde os alunos eram iniciados em Inglês e Francês. Havia, ainda, o Laboratório de Geociências que também foi desestruturado à época do fechamento da EPCAR.

Após sua reabertura, em 1997, a infraestrutura de laboratórios foi modificada. Novas estruturas para os laboratórios de Física e Química foram construídas e o PAVITEC foi desativado, dando lugar à Divisão de Ensino, que funcionou naquele local até o ano de 2017.

Ainda em 1997, foram montados dois laboratórios de Informática para o início das aulas de informática básica no ano seguinte, em 1998. Naquela época, raros eram os alunos que possuíam computador em casa e, por isso, a Escola investiu significativamente nessa modalidade de ensino, acompanhando um movimento crescente das atividades de computação no Ensino Médio brasileiro.

No início dos anos 2000, o laboratório de Biologia que, até então, ficava no prédio do Comando, recebeu instalações mais modernas, junto aos laboratórios de Física e Química, para onde os alunos se deslocam de modo a participar de aulas práticas, complementando a teoria ministrada nas salas de aula.

Nesse período, também, foram instalados, nas salas de aula, equipamentos eletrônicos, visando à melhoria do ensino. Sendo assim, as salas receberam um computador ligado a um projetor multimídia, equipamento de som e DVD-player. Mais tarde, em 2012, os projetores passaram a contar com a tecnologia de apontadores, através de canetas, possibilitando a interação do professor com o conteúdo projetado e aumentando o dinamismo das aulas do CPCAR.

Um ano antes, as salas da Glossoteca haviam recebido equipamento semelhante. Hoje, além do Inglês, os alunos têm também aulas de Espanhol.<sup>10</sup> Em turmas reduzidas, niveladas e organizadas de modo diferente das demais discipli-

---

<sup>8</sup> Informações repassadas pelo Professor José Antônio de Oliveira Pinto, Decano da Escola, em depoimento no dia 10 de novembro de 2018.

<sup>9</sup> Para implantação do SMSG houve, inclusive, uma série de cursos à época do comando do Brigadeiro João Camarão Telles Ribeiro, entre 1964 e 1969.

<sup>10</sup> A partir de 2005 o Espanhol passa a compor a Grade Curricular do CPCAR sendo oferecido como a segunda Língua Estrangeira Moderna, conforme Seção de Planejamento/DE – Memória de Curso da EPCAR de 19 de abril de 2018.

nas, essas aulas são ministradas nas salas do Laboratório de Língua Estrangeira para onde os alunos se deslocam ao encontro de seus professores.

A infraestrutura esportiva conta com um ginásio, guarnecido com quadra e piscina olímpica. No estádio olímpico, um campo de futebol e pista de atletismo. Além disso, quadras a céu aberto. Nesse complexo esportivo, os alunos fazem suas aulas de Educação Física e, os atletas, se dedicam a modalidades específicas, tais como, esgrima, judô, natação, basquete, vôlei, futebol etc.<sup>11</sup> Já no primeiro ano, os atletas são escolhidos tendo em vista a aptidão para as diversas modalidades esportivas. A partir de então, todos os alunos enfrentam uma forte rotina de educação física e os atletas a complementam com os treinos técnicos específicos do esporte para o qual foram selecionados.

Anualmente, os alunos participam de um torneio interno, o Troféu Lima Mendes, organizando-se as equipes e atletas de acordo com os Esquadrões. Ou seja, as três séries do Ensino Médio disputam entre si, em várias modalidades esportivas, coletivas e individuais. Nesse momento, há grande mobilização de toda a Organização Militar (OM). Este evento desportivo proporciona uma mudança de atmosfera na Escola, pois estimula a interação entre todas as turmas seja torcendo ou competindo. Além disso, a própria comunidade barbacenense se envolve no evento, como público ou, até mesmo, garantindo suporte material quando isso se faz necessário.<sup>12</sup>

Além do Torneio Troféu Lima Mendes, nossos alunos, também anualmente, participam de um evento esportivo que inclui alunos/atletas da Escola Preparatória de Cadetes do Exército (EsPCEEx) e do Colégio Naval na competição que incorpora os nomes das três Forças, NAE – Naval, Aeronáutica e Exército.<sup>13</sup> Nesses momentos, as equipes da EPCAR são formadas com os melhores atletas englobando alunos dos três Esquadrões. O objetivo dessa competição é o de fomentar a interação entre os alunos das três Forças bem como estimular a prática desportiva. A NAE também se constitui num momento de aproximação dos alu-

---

<sup>11</sup> A partir de 2008 a Escola adotou a distinção entre Educação Física, disciplina do Campo Geral, e o Treinamento Físico previsto para o Campo Militar (MCA 37-38/2007). Para seguir carreira militar, é necessário que o aluno seja aprovado não apenas em Educação Física, mas também, no Treinamento Físico (TACF).

<sup>12</sup> Já houve momentos em que, por obras de reforma, nossos alunos tiveram que treinar ou mesmo usar instalações do Instituto Federal Sudeste de Minas Gerais – Campus Barbacena, em disputas esportivas.

<sup>13</sup> Como dito anteriormente, a criação da EPCAR se espelhou na existência de escolas preparatórias na Marinha (Colégio Naval) e no Exército (EsPCEEx). Vale ressaltar que a NAE é uma competição anual havendo rodízio no local de realização do evento de modo que cada edição acontece nas cidades sedes das escolas preparatórias, a saber: Angra dos Reis (Naval), Barbacena (Aeronáutica) e Campinas (Exército).

nos de séries distintas, todos com o objetivo de representar a Escola.

## Corpo docente

No início do funcionamento da EPCAR, conforme Savassi, os professores foram selecionados a partir do reconhecimento de seus saberes pela própria comunidade barbacenense, figurando entre eles: Agenor Soares de Moura, Altair José Savassi, Francisco Januário Carneiro, Joaquim José Lopes dos Santos Neto, Jorge Alves Pôssa, José Elpídio Allevato, 1º Ten. Carlos Mário Lacerda da Cruz Machado e Murillo Silvestre Alves de Britto. Além dos nomes citados por Altair Savassi, fez parte do corpo docente o professor Moacir Rocha, conforme placa comemorativa afixada numa das entradas do prédio do Comando.

Desde então, de acordo com o Departamento de Ensino do COMAER, a Escola busca o que ele chama de “formação integral”, ou seja: “Desde sua origem, a EPCAR possui um projeto de ensino voltado para a preparação ideal de seus alunos (...). esse projeto de ensino compreende, até hoje, a formação científica, militar, moral e cívica e a prática desportiva”.<sup>14</sup>

Buscando sempre a melhoria do ensino, a partir da década de 1960, houve um investimento maciço na formação dos docentes, incluindo até cursos no exterior. E, nos anos de 1970, partindo de uma “visão de mundo tecnológica”, investiu-se nos laboratórios de Física, Química, Biologia, Línguas e Geociências, bem como na expansão da Biblioteca.

É evidente também que o nível de qualificação dos professores que atuam no ensino da EPCAR é um dos fatores que contribui significativamente para o bom desempenho acadêmico dos estudantes, como demonstra Pedro Demo quando ressalta que: “todos os apoios didáticos, importantes em si, dependem da capacidade do professor, inclusive aproveitamento das adequações físicas dos estabelecimentos, do material escolar etc. O único livro didático insubstituível é o próprio professor”.<sup>15</sup>

O corpo docente é composto por professores civis integrantes da Carreira de Magistério do Ensino Básico Técnico e Tecnológico (EBTT) e por professores militares do Quadro de Oficiais Convocados (QOCON).

O Comando da EPCAR acredita que a formação continuada de professores é um processo permanente de aperfeiçoamento dos saberes necessários à atividade docente, realizado ao longo da vida profissional, com o objetivo de assegurar uma ação docente efetiva que promova aprendizagens significativas.

O corpo docente é, hoje, composto por 80 profissionais, sendo 51

<sup>14</sup> RAMOS, Mário Sérgio da Silveira (Org). Revista EPCAR: História e tradição (Revista comemorativa). Barbacena: 1999.

<sup>15</sup> DEMO, Pedro. Desafios Modernos da Educação. Petrópolis: Vozes, 1993. p. 89.

professores civis e 29 militares temporários. A maioria cursou pós-graduação, conforme ilustra a tabela a seguir:

Titulação	Quantitativo de Professores	Percentual
Doutor(a)	17	21,25%
Mestre	34	42,5%
Especialista	24	30%
Graduado(a)	5	6,25%

*Dados fornecidos pela Comissão Permanente Pessoal Docente (CPPD) e pela Subdivisão de Execução (SDEX) em outubro de 2018.*

Percebe-se, a partir dos dados apresentados na tabela, que o corpo docente está em constante busca por qualificação em nível de pós-graduação. Titulações que contribuem significativamente para o desempenho acadêmico em sala de aula, além de estarem em consonância com as legislações de ensino.

## Trabalhos extra-classe

Em maio de 2001, foi instituído o Grupo de Trabalho Interdisciplinar, formado por professores e equipe pedagógica da EPCAR, tendo como objetivo fomentar práticas relacionadas à pesquisa, à reflexão, à troca de experiências e à criatividade. Dentro dessa temática, os Parâmetros Curriculares Nacionais mencionam que a interdisciplinaridade “(...) supõe um eixo integrador, que pode ser o objeto de conhecimento, um projeto de investigação, um plano de intervenção. Nesse sentido ela deve partir da necessidade sentida pelas escolas, professores e alunos”.<sup>16</sup>

Partindo desse princípio e da necessidade de tornar concreto o projeto de interdisciplinaridade, foi planejada a “1ª Feira de Ciências e Cultura – FCC da EPCAR”, que foi realizada no dia 21 de maio de 2002, com dezoito trabalhos apresentados pelos alunos do CPCAR. Desde então, o evento vem ocorrendo anualmente, envolvendo todos os segmentos da Escola, e aberto à visitação por parte da comunidade barbacenense.

A FCC se constitui num dos pontos altos do Calendário Escolar. Ao longo de quase todo o 1º semestre, grupos de alunos, em meio à rotina militar e esportiva atribulada, investem em temas de interesse que, normalmente, em fins de junho, são apresentados à comunidade. Sob orientação dos professores, a FCC possibilita aos alunos se expressarem de forma criativa recorrendo às artes cênica, musical, plástica, literária, entre outras. Incorporada à rotina acadêmica, a FCC

---

<sup>16</sup> BRASIL. Ministério da Educação. Secretaria de Educação Média e Tecnológica. Parâmetros Curriculares Nacionais: Ensino Médio. Brasília: Ministério da Educação, 2002. p.76.

apresenta-se como oportunidade para os alunos darem os passos iniciais no campo da pesquisa.

Além da FCC, os alunos da EPCAR organizam e participam de clubes ou grupos de estudo, tais como, o Clube do Livro, Clube de Fotografia, Clube de Geopolítica e Clube de Exploração Aeroespacial. Essas atividades são extra-curriculares e a participação dos estudantes é voluntária, respeitando dessa forma, as habilidades e interesses de cada participante.

Outro projeto significativo na Escola é a NASCENTV, que registra os principais eventos da Escola e o cotidiano dos alunos. Seu material é produzido basicamente pelos estudantes, sob orientação de professores e técnicos do setor de Comunicação Social. Seu conteúdo é disponibilizado em diversas mídias sociais, tais como, Facebook, Youtube, Instagram e Twitter. Enfim, a NASCENTV se constitui como um grupo de comunicação social dos próprios alunos e recebeu esse nome porque está situada, justamente, na “Nascente do Poder Aéreo”, denominação dada à Escola, desde os anos 2000.<sup>17</sup>

## **Avaliações externas e o sistema avaliativo interno**

Ao longo dos anos, o modelo educacional desenvolvido no CPCAR tem gerado resultados satisfatórios nos diversos indicadores nacionais. Diante da estrutura física e organização pedagógica, não é de se estranhar que a Escola tem alcançado, nos últimos anos, resultados expressivos nas avaliações externas de nível nacional.

Um dos indicadores que a instituição tem sido destaque é o inquestionável bom desempenho dos estudantes junto ao Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM) que “foi criado em 1998 com o objetivo de avaliar o desempenho do estudante ao fim da educação básica, buscando contribuir para a melhoria da qualidade desse nível de escolaridade”.<sup>18</sup> De fato, com base nos dados do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP) do ENEM para 2015, último ranking oficial divulgado, a proficiência média foi de 659,14 pontos nas provas objetivas, aparecendo entre as dez melhores escolas públicas do país.

Outro indexador de grande relevância é o Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB), “criado em 2007 reúne em um só indicador dois conceitos igualmente importantes para a qualidade da educação: fluxo escolar e médias de desempenho nas avaliações”.<sup>19</sup> Ele é calculado a partir dos dados sobre

---

<sup>17</sup> Para saber mais sobre a NASCENTV, acessar: [www.facebook.com/NascentvEPCAR](http://www.facebook.com/NascentvEPCAR).

<sup>18</sup> BRASIL. Ministério da Educação. INEP, Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. Disponível em: <http://inep.gov.br>. Acessado em 08 de outubro de 2018.

<sup>19</sup> id., ib.



aprovação escolar, obtidos no Censo Escolar, e médias de desempenho nas avaliações da Prova Brasil.

A Escola vem logrando êxito também no IDEB, estando acima da média nacional, com 7,7 pontos<sup>20</sup>, ficando assim entre as vinte instituições com os melhores resultados. Apenas duas escolas públicas apareceram entre as escolas com melhores resultados, a EPCAR e a Escola de Aplicação do Recife.

Nossos alunos também são motivados a participarem das diversas olimpíadas e concursos na área do conhecimento, tais como: Olimpíada Brasileira de Matemática das Escolas Públicas (OBMEP), Olimpíada Mineira de Química (OMQ), Olimpíada Brasileira de Química (OBQ), Olimpíada Brasileira de Biologia (OBB), Olimpíada Brasileira de Astronomia (OBA), Olimpíada de Língua Portuguesa (OLP), Concurso de Redações, Modelo Intercolegial das Nações Unidas (MINIONU), dentre outros eventos.

As competições têm como principal objetivo estimular o estudo e revelar talentos nas diversas áreas do conhecimento. Historicamente, muitos alunos da EPCAR são exemplos de sucesso e recebem medalhas nas diversas modalidades de premiação em suas várias edições.<sup>21</sup>

Há dez anos consecutivos, a EPCAR participa do Desafio Nacional Acadêmico (DNA), que é o maior Desafio de Conhecimento realizado pela Internet, com a obtenção de excelentes resultados pelos Alunos do CPCAR<sup>22</sup>. Fundamentado na filosofia pedagógica WebQuest, o DNA é uma oportunidade para os participantes ampliarem seus conhecimentos, ao mesmo tempo em que desenvolvem a criatividade, a noção de liderança, o trabalho em equipe, a tomada de decisão e o espírito empreendedor. A EPCAR participa deste evento desde 2007 e, em 2016, recebeu um destaque pela sua participação e seu desempenho.<sup>23</sup>

Todas essas atividades externas, bem como aquelas desenvolvidas ao longo do ano letivo, no âmbito das disciplinas acadêmicas, buscam estimular habilidades caras ao exercício profissional militar. Os alunos são levados a desenvolver o espírito de liderança, a trabalhar de forma cooperativa e a tomar decisões de forma autônoma. Muitas vezes, eles se organizam em clubes e grupos de estudos de acordo com seus interesses e buscando orientação junto aos mestres. Em outros momentos, os professores propõem atividades e tarefas, atentos às características e demandas de alunos.

O trabalho com Língua Inglesa é desenvolvido por meio de níveis de proficiência diagnosticados no início do curso. A disciplina tem por objetivo esta-

---

<sup>20</sup> Inep.gov.br/consulta-ideb.

<sup>21</sup> Seção de Planejamento/De – Memória de Curso da EPCAR – 19 de abril de 2018.

<sup>22</sup> id., ib.

<sup>23</sup> id., ib.

belecer parâmetros e padronizar a metodologia para o ensino da língua, na EPCAR e, por conseguinte na AFA, com vistas a permitir aos futuros oficiais a fluência no emprego do idioma.

A EPCAR utiliza como instrumento de apoio à prática educativa a Taxonomia de Bloom, originária de estudos liderados por Benjamin S. Bloom, na década de 50 e fundamentado na pedagogia tradicional e tecnicista. A taxonomia busca definir de forma clara, precisa e verificável o objetivo a ser alcançado em uma ação educacional. Contudo, diante das novas Diretrizes Curriculares para o Ensino Médio, homologada em 20 de novembro 2018 pelo MEC<sup>24</sup> e o Plano de Modernização do Ensino da Aeronáutica - PCA 37-11, de 16 de março de 2017<sup>25</sup>, percebe-se a necessidade de, gradativamente, instituímos mudanças nas concepções didático-pedagógicas a partir do ensino por competências. O documento resalta que “o modelo proposto nesta concepção de modernização está ancorado em fundamentos e princípios contemporâneos da Educação, atendendo às novas formas de articulação e elaboração do conhecimento”.<sup>26</sup>

Desse modo, a rotina escolar acadêmica se caracteriza pelo conjunto de estratégias que vão desde metodologias tradicionais de ensino até as atividades que exigem a participação ativa, ou seja, o protagonismo dos alunos. Assim, práticas em laboratórios, apresentação de trabalhos em equipes, aulas interdisciplinares, resolução de questões-problema, análise das conjunturas – nacional e internacional – constituem o cotidiano do ensino.

Durante o CPCAR, além de proporcionar ao aluno os ensinamentos próprios do domínio cognitivo e psicomotor, a instrução busca atingir os objetivos do domínio afetivo, sobretudo, por meio da participação dos estudantes em experiências de aprendizagem adequadas, dentro e fora da sala de aula, acrescidas de orientação efetiva e controle constantes por parte dos docentes e instrutores.

Os procedimentos de Avaliação para o Curso estão detalhados no Plano de Avaliação da EPCAR (MCA 37-38). Esse plano descreve os procedimentos adotados para a avaliação do corpo discente, do currículo, da instrução e dos meios de avaliação. Além disso, fornece diversas orientações relativas à organização do processo avaliativo e estão em consonância com as práticas cotidianas em sala de aula.

Em 2006, a Escola passou a adotar a forma de avaliação trimestral. Essa medida teve como principal objetivo tornar os períodos letivos mais extensos, o que permitiu a aplicação de um maior número de atividades avaliativas e, conse-

---

<sup>24</sup> Ver portal.mec.gov.br. Acessado em 14 de dezembro de 2018.

<sup>25</sup> Plano de Modernização do Ensino da Aeronáutica – PCA 37-1116. PORTARIA DEPENDS Nº 143/SDTP, DE 16 DE MARÇO DE 2017.

<sup>26</sup> id., ib.

quentemente, um melhor acompanhamento do processo ensino-aprendizagem.

O corpo discente é avaliado, continuamente, durante o ano letivo, através de verificações de aprendizagem constantes de instrumentos de sondagem, atividades avaliativas diversificadas e provas parciais que podem ser realizadas nas modalidades diagnóstica, formativa e somativa.

Destarte, nos Campos Geral e Militar, os alunos devem atingir média de 70% (setenta por cento) para aprovação. Especificamente, no TACF e no exercício de campanha, duas atividades específicas da formação militar, os alunos devem alcançar média de 50% (cinquenta por cento). Após processos de recuperação, caso o estudante não atinja o estabelecido em qualquer um dos anos do CPCAR, é desligado do curso e recebe uma declaração contendo os dados referentes ao período cursado no CPCAR, bem como o Histórico Escolar, do respectivo período para seu prosseguimento nos estudos. Ressalte-se que os casos de reprovação no âmbito da formação acadêmica são raros.

O CPCAR conta também com o serviço de Acompanhamento Psicopedagógico que tem como prioridade oferecer apoio aos alunos no processo de ensino-aprendizagem, prestando também assessoramento aos professores e instrutores. Aqueles estudantes que incorrem na condição de baixo rendimento escolar (grau inferior a 6,00 na média parcial de qualquer disciplina) são atendidos na Seção de Psicopedagogia. Entrevistas, individuais ou em grupo, são feitas para verificação dos hábitos de estudos e das principais dificuldades apresentadas, a fim de subsidiar as orientações pertinentes à recuperação dos alunos. Além disso, eles têm livre acesso ao serviço de psicologia por demandas diversas.

Os profissionais da Seção de Psicopedagogia também atuam nas áreas de orientação psicopedagógica, avaliação educacional e orientação profissional. Eles procuram manter contato com os familiares dos alunos sempre que se faz necessário, ou por meio da demanda espontânea dos próprios familiares.

## **Considerações finais**

Desde a sua criação, a EPCAR executa seu propósito de acordo com o Comando da Aeronáutica de cumprir a sua missão de formar e honrar as suas tradições no ensino, preparando assim os futuros cadetes da Academia da Força Aérea (AFA). No entanto, ao se constituir como um curso regular do antigo Científico, depois denominado 2º Grau e, atualmente, Ensino Médio, a Escola atrai jovens de todo o país que buscam uma boa formação acadêmica e militar.

O currículo da Escola é sempre estabelecido tendo em conta a legislação que normatiza a Educação Básica em âmbito nacional. Por isso, a grade curricular do Campo Geral contempla as disciplinas relativas às Ciências da Natureza e suas tecnologias, as da área das Ciências Humanas e suas tecnologias, Matemática e suas tecnologias, a área de Linguagens e suas tecnologias. Nesse aspecto, o CPCAR em

nada difere de qualquer outra escola de Ensino Médio no país.

A observação e reflexão em torno do funcionamento da EPCAR e do desempenho de nossos alunos é um exercício que pode trazer benefícios para além do muro da Escola. Num momento em que gestores, especialistas, enfim, a sociedade brasileira discute a necessidade urgente de uma reforma do Ensino Médio, nada mais justo que pensarmos nossa prática e nossos resultados.

Entidades e órgãos diversos têm organizado e patrocinado debates em torno da educação e seus problemas em nosso país, como o “E agora, Brasil?” promovido pelos jornais O Globo e Valor Econômico, em outubro de 2018. Na ocasião, especialistas brasileiros e estrangeiros se debruçaram sobre a relação entre educação e crescimento econômico, além de tratarem de exemplos positivos, tais como, a evolução do ensino nas redes públicas do Ceará, Pernambuco e do Espírito Santo. Assim, se justifica debruçar sobre a experiência da EPCAR e o desempenho de seus alunos, especialmente, quando se trata de índices externos de avaliação.

Em síntese, Escola está organizada em regime de tempo integral, possui um corpo docente qualificado que trabalha, em quase sua totalidade, sob regime de Dedicção Exclusiva. Os alunos são determinados e possuem um projeto pessoal e profissional definido. A estrutura pedagógica e o suporte de material são satisfatórios. Todos os fatores acima citados, parece-nos, asseguram o êxito da qualidade de ensino da EPCAR.

Não raro ouvimos de ex-alunos e colegas que a Escola não mudou nada ao longo de toda sua história. No entanto, as mudanças ocorridas no sistema educacional se refletem na organização interna da EPCAR. Do ponto de vista pedagógico, da organização da grade curricular, a Escola se adequou às Leis de Diretrizes e Bases aprovadas no decorrer de sua existência.

As mudanças são incorporadas e, muitas vezes, pouco percebidas de imediato. O que renova mesmo o espírito da Escola é a chegada e a partida constante de alunos, já que, ao final de cada ano, vai embora uma leva de jovens que nela viveram por três anos. Porém, a perda é logo compensada pela entrada de novo grupo. E, nesse movimento contínuo, a EPCAR se renova a cada ano e mantém sua juventude, mesmo que já tenha completado sete décadas.

## Referências bibliográficas

BARROS, Ricardo Paes de. Economia e justiça social: o liberal contra a miséria. In: <http://mercadopopular.org/2014/09/ricardo-paes-de-barros-o-liberal-contra-a-miseria/>. Acessado em: 21 de outubro de 2018.

BRASIL. Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Lei número 9394, 20 de dezembro de 1996.

\_\_\_\_\_. Lei n.13.005, de 25 de junho de 2014. Aprova o Plano Nacional de Edu-

cação – PNE e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 2014.

\_\_\_\_\_. Lei nº 6.880, de 9 de dezembro de 1980 – Estatuto dos Militares.

\_\_\_\_\_. Ministério da Educação. Secretaria de Educação Média e Tecnológica. Parâmetros Curriculares Nacionais: Ensino Médio. Brasília: Ministério da Educação, 2002.

\_\_\_\_\_. Plano de Modernização do Ensino da Aeronáutica – PCA 37-1116. PORTARIA DEPENS Nº 143/SDTP, DE 16 DE MARÇO DE 2017.

\_\_\_\_\_. Regimento Interno Escola Preparatória de Cadetes do Ar. PORTARIA DIRENS Nº 303/SDGE, DE 13 DE AGOSTO DE 2018. Aprova a edição do Regimento Interno da Escola Preparatória de Cadetes do Ar. DIRENS, DF: 2018.

\_\_\_\_\_. Plano de Avaliação do Curso Preparatório de Cadetes do Ar. PORTARIA DIRENS Nº 60 / DPL, DE 25 DEZEMBRO DE 2018. Aprova a reedição do “Plano de Avaliação do Curso Preparatório de Cadetes do Ar” (MCA 37-38).

\_\_\_\_\_. Comando da Aeronáutica. Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 37-281 - Normas Reguladoras para o Curso Preparatório de Cadetes do Ar, de 18 de abril de 2016.

\_\_\_\_\_. Ministério da Educação. INEP, Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. Disponível em: <http://inep.gov.br>, acessado em 08 de outubro de 2018.

\_\_\_\_\_. Seção de Planejamento da Divisão de Ensino da EPCAR. Memória de curso da EPCAR. 19 de abril de 2018.

D’ARAÚJO, Maria Celina. Mulheres, homossexuais e Forças Armadas no Brasil. In: CASTRO, Celso, IZECKSOHN, Vitor e HENDRIK, Kraay (Orgs.). Nova história militar brasileira. Rio de Janeiro: FGV, 2004.

DEMO, Pedro. **Desafios Modernos da Educação**. Petrópolis: Vozes, 1993.

RAMOS, Mário Sérgio da Silveira (Org). **Revista EPCAR: História e tradição** (Revista comemorativa). Barbacena: 1999.

SAVASSI, Altair José. **Barbacena – 200 Anos**. Belo Horizonte: Leme, 1991.V.2.

SILVA, Anderson Luiz da. COELHO, Maria da Luz. Contratos de gaveta: memória e informalidade numa instituição militar. In PEREIRA, Valéria e PONCIANO, Nilton (Orgs.). **Entre-lugares, diálogos pertinentes: sociedades amazônicas e outras realidades contemporâneas**. Manaus: IFAM, 2013.

SILVA, Tatiane Tais Pereira da. **Os movimentos da matemática moderna: compreensões e perspectivas a partir da análise da obra “Matemática-Curso Ginásial” do SMSG**. Rio Claro: UNESP, 2013.

# Formação Militar dos Alunos da EPCAR

*Gleison Antônio Somensi*

No ano de 2019, a Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR) completa setenta anos de vida. A EPCAR, sobretudo, vive. Vive quando é capaz de unir jovens de todo o país; vive quando possibilita que esses jovens depositem suas esperanças e sonhos nessa Instituição e, aqui, encontrem sua segunda família. Muito além de seus edifícios ou de suas seções, a EPCAR retém, em suas antigas paredes, história. A História da Força Aérea; a História de nosso país e, principalmente, parte da História de cada um que, em algum dia de sua vida, sonhou em ser um piloto militar. Mas o que constitui a vida de um militar? Quais processos fundamentam a socialização do aluno do Curso Preparatório de Cadetes do Ar (CPCAR)? E como esses alunos têm manuseado a tradição militar?

Um dos desafios na condução da Formação Militar do Aluno é manter a harmonia entre o culto às tradições milenares do militarismo e a necessidade de constante evolução da forma de guerrear no mundo moderno, em especial no Poder Aéreo e Espacial, que deve ser refletida no modo de pensar e agir do futuro piloto de combate.

A preparação para o Curso de Formação de Oficiais Aviadores na Academia da Força Aérea (AFA), missão-síntese da EPCAR, é feita de maneira ampla, mas que pode ser dividida em dois grandes ramos do CPCAR. O primeiro ramo trata da preparação acadêmica, ao proporcionar o Ensino Médio de qualidade, a cargo da Divisão de Ensino; o segundo ramo envolve a preparação militar, que abrange a adaptação à vida militar, por intermédio de instruções específicas de doutrina e regulamentos, a preparação do condicionamento físico e a formação e fortalecimento de valores, tudo a cargo do Comando do Corpo de Alunos, e que será explorado nesse capítulo, e cujo trabalho é marcante desde o dia da apresentação dos novos alunos.

## **Estágio de Adaptação Militar (EAM)**

A EPCAR já é capaz de alterar a rotina dos futuros Alunos mesmo antes desses nela ingressarem. Ao desejarem prestar o concurso, os candidatos devem adotar certa disciplina de estudo, inerente a qualquer integrante da Nascente do Poder Aéreo. Desde cedo, enfrentam o primeiro dos muitos obstáculos existentes no decorrer de suas trajetórias rumo à EPCAR. E, pela primeira vez, têm que provar a real dimensão de seus sonhos. Nessa fase tão peculiar, por muitas vezes os candidatos são assolados pelo desânimo, tão presente na vida de qualquer “concurseiro”. Nesses momentos, a família os ampara e os motiva, a fim de possibilitar

que tais jovens alcancem os objetivos que tanto almejam. A aprovação, portanto, não apenas engrandece os feitos do adolescente, mas também evidencia o apoio tão essencial de sua família.

Os jovens, ao deixarem suas casas, muitos deles pela primeira vez, são submetidos rapidamente a um regime que testa seus limites físicos e, inegavelmente, psicológicos. É no Estágio de Adaptação Militar que se descobrem, à medida que provam, não para os adaptadores – alunos do Terceiro Ano da EPCAR que auxiliam no EAM, sob supervisão dos oficiais – ou para os demais militares, mas para si mesmos, que são capazes de muito mais do que pensavam. Segundo Magalhães:

(...) constata-se em todas as mitologias da heroicidade a existência de um percurso iniciático de sofrimentos para a consecução da condição heroica, que consiste na superação de limites pessoais para atingir objetivos socialmente relevantes (...). Por esta razão, por ser marcado pela manifestação do arquétipo do herói, o processo formativo militar é árduo, permeado de provações e privações que cumprem a função dos rituais de iniciação que são necessários à conquista pessoal da condição de um combatente.<sup>1</sup>

Desde o primeiro contato no dia da apresentação na EPCAR – na data da Concentração Final do Exame de Admissão – cada atividade desenvolvida no EAM é cuidadosamente planejada pelos oficiais e graduados do Corpo de Alunos, por meio de Ordens de Instrução detalhadas, com objetivos definidos e orientações precisas. Também participam do EAM a “Equipe de Adaptadores”, composta por Alunos do Terceiro Esquadrão voluntários e rigorosamente selecionados. A proximidade em idade e o fato de terem passado por essa mesma experiência no passado recente auxilia em muito o contato com os jovens estagiários, pois as dúvidas e incertezas basicamente se repetem.

Uma das primeiras coisas que o Aluno aprende é marchar. No início, com certo embaraço e dificuldade em coordenar o próprio corpo, assim como o desajeito com a farda. De maneira imperceptível e ao longo da formação, trajar o uniforme perfeitamente alinhado incorpora-se à rotina.

As instruções de ordem unida, ministradas aos alunos, são imprescindíveis para a sua vida na caserna. Os deslocamentos pela escola devem ser feitos em tropa, com uma canção. O desfile realizado diariamente por ocasião do hasteamento da Bandeira exigirá a marcha dos esquadrões, que são as turmas em cada série do Curso Preparatório.

---

<sup>1</sup> MAGALHÃES, S.M.C. O Imaginário da Educação Militar: investigando a Pedagogia do Guerreiro. In: II Encontro Pedagógico do Ensino Superior Militar, 2010, Rio de Janeiro. Anais do II Encontro Pedagógico do Ensino Superior Militar. p. 6.

Aprende-se a marchar através de uma pedagogia coletiva e, mesmo que o instrutor, responsável pela missão de ensinar aos alunos lições de ordem unida, faça uso de alguma forma de discurso, é de maneira implícita que se anuncia a marcialidade dos movimentos em tropa. Trata-se de uma prática essencialmente corporal e pouco codificada, cuja lógica só pode ser aprendida em ação, o que corresponde a um modo de inculcar implícito, prático e coletivo.

Assim, segundo Wacquant, a comunicação da ordem unida se efetua de forma gestual, visual e mimética, sob o custo de uma manipulação regulada do corpo que manifesta o saber coletivamente detido e exibido pelo militar.

Sentimentos são apreendidos. Em uma escola militar, ensina-se também o amor e a lealdade à pátria. Durante toda a sua formação o aluno é orientado a reconhecer a soberania do país. O hasteamento da bandeira e o hino nacional são exemplos de práticas que ensinam sobre a grandeza do Brasil. Uma maneira de ensinar que dispensa procedimentos argumentativos, reflexivos e dialéticos. Todavia, a bandeira tremulando ou o brado da estrofe “verás que um filho teu não foge à luta” estimula a alma do aluno. A obrigatoriedade moral é uma pedagogia militar.

A emoção vivenciada em momentos simbólicos, como formaturas e desfiles militares, orienta a percepção do militar, ladeia o seu julgamento e lhe confere entendimento. O envolvimento do aluno com o seu país, a sua missão de defender a pátria, é significado de nobreza e devoção, conforme argumenta Mauss:

Todas as expressões coletivas, simultâneas, de valor moral e de força obrigatória dos sentimentos do indivíduo e do grupo são mais que meras manifestações, são sinais de expressões entendidas, quer dizer, são linguagem.<sup>2</sup>

Neste sentido, o amor à pátria não se refere à manifestação espontânea ou escolha individual. O amor à pátria é obrigatoriedade moral, sentimento coletivo, apreendido em meio à tropa, ensinado no exercício de campanha e no culto aos símbolos nacionais. Tudo isso constitui a estrutura do caráter militar.

Durante o EAM, o grupo de estagiários, inicialmente difuso, começa a construir a identidade coletiva de um Esquadrão. O sentimento de pertencimento a uma coletividade formada pelos Alunos que ingressaram em determinado ano é despertado pela escolha do nome da Turma e do desenho de sua “bolacha”<sup>3</sup>, que os acompanharão por toda a carreira.

Assim, ao superarem seus próprios limites, conseguindo cumprir o EAM de duração de três semanas com sucesso, os estagiários tornam-se mercedores de

---

<sup>2</sup> MAUSS, Marcel. Sociologia e Antropologia. São Paulo, 2003. p. 153.

<sup>3</sup> “Bolacha” é a denominação popular ao distintivo de uma Turma do CPCAR, de formato circular e que obedece a uma padronização de heráldica própria.



passar a usar a farda com as platinas de Aluno da EPCAR, marco na vida do Aluno.

Se durante o EAM, aqueles até então chamados de “estagiários” se adaptavam ao militarismo, após o recebimento das platinas os novos Alunos devem se adaptar à rotina da Escola. Uma tarefa que, embora aparente ser de fácil solução, rapidamente se apresenta complexa aos novos militares. O tempo é preenchido por uma grande mistura de sentimentos. Felicidade e orgulho se contrapõem à saudade e às incertezas. Nos momentos iniciais, os Alunos vivenciam uma brusca mudança de suas rotinas. O Estágio parecia uma espécie de realidade alternativa, à parte da vida “lá fora”. Engajados na rotina pós-EAM, entretanto, a ideia de pertencerem à Instituição se concretiza. Sob o imaginário do herói, olham para a vida que deixaram para trás com o sentimento de vitória, de acordo com Magalhães:

Nas formas aristocráticas de organização militar, o heroísmo era considerado apanágio de uma minoria qualificada, pertencente a uma situação de status ou estamento. Atualmente, no entanto, no contexto do exército contemporâneo, de acesso democrático, pautado no mérito pessoal, o heroísmo tende a ser percebido como uma decorrência de uma decisão pessoal e de um esforço sistemático por parte do educando.<sup>4</sup>

Os Alunos devem, portanto, redescobrirem-se na EPCAR. A maneira que encontram é por intermédio da dedicação individual, que se alia às amizades, seladas nas condições adversas dos primeiros dias. No EAM elas nascem e crescem, regadas pelo suor, motivadas pelos desafios. Uma atitude simples, como o auxílio a um colega atrasado para alguma atividade, pode representar o início de uma amizade que perdurará pela vida toda. Após a entrega de platinas, as amizades florescem e se estreitam, aproximando os jovens cada vez mais. Os assuntos simplesmente surgem e as conversas fluem como se todos do Esquadrão se conhecessem há muito tempo, e não somente há alguns meses.

Contudo, tal processo não é tão fácil, evidentemente. As divergências são oportunidades para a formação da personalidade da turma. A miscigenação de culturas e opiniões é o principal “ingrediente” para o crescimento moral e social de um esquadrão de Alunos da EPCAR. Esse convívio demonstra na prática que as Escolas Militares estão entre as Instituições mais democráticas da nação, pois a meritocracia é o único critério para ingresso. Não há distinção de credo, etnia ou posição social. Todos vivem a mesma realidade como alunos. Cresce a empatia e, enfim, todos são capazes de se entender. Passam a pertencer à mesma Turma, à mesma família.

Um dos momentos mais reveladores dos processos que constituem a formação do aluno são os Encontros de Turma, evento que reúne, por ocasião de

---

<sup>4</sup> MAGALHÃES, S.M.C., op. cit. nota 01. p. 5.

decênios do ingresso dos Alunos, todos os seus integrantes. Os jovens alunos presenciavam a alegria e a emoção de “alunos veteranos”, que depois de décadas ainda mantêm o mesmo entusiasmo ao se reencontrar na Escola e desfilar no pátio da bandeira ao som da marcha evocada pelo brado: – “Somos da Escola Preparatória de Cadetes do Ar...<sup>5</sup>”, perante filhos e netos.

Após os meses iniciais, as experiências vividas permitem que o Aluno atinja um estágio importante na sua dimensão individual, ao demonstrar o grau de amadurecimento e estabelecer formalmente o vínculo com o Código de Honra.

## **Código de Honra**

Uma vez formada a identidade da turma, é chegada a hora da solidificação de importantes preceitos: comprometer-se com o Código de Honra do Aluno da EPCAR, em ato solene. Tal compromisso ocorre no mês de outubro do primeiro ano, de maneira a proporcionar o tempo suficiente para que isso ocorra de forma plenamente consciente das responsabilidades a serem assumidas.

As primeiras referências ao Código de Honra aparecem em carta endereçada ao Aluno da primeira turma do CPCAR, Carlos de Almeida Baptista<sup>6</sup>, no ano de 1950, na qual o Diretor de Ensino à época, Major-Brigadeiro Engenheiro Antonio Guedes Muniz, definiria o sistema de Código de Honra da seguinte forma: “é, sobretudo, uma forja para temperar caracteres”. O Diretor de Ensino almejava a que a conduta dos Alunos fosse assim pautada:

A honra tem como alicerce a verdade, e é uma virtude que exige lealdade e coragem; sinceridade e respeito próprio; justiça e generosidade. A honra não poderá existir jamais em quem faltar aos preceitos da lealdade, ou no covarde, ou no que for insincero ou não for justo e generoso.<sup>7</sup>

Na concepção do Sistema de Honra, derivado do sistema existente na Academia Militar dos Estados Unidos<sup>8</sup>, as escolas militares não devem visar apenas, a preparar o futuro Tenente; elas têm uma missão infinitamente maior, pois formam os líderes de toda uma corporação, os chefes militares, dos quais um dia

---

<sup>5</sup> Verso inicial da Canção da EPCAR. Letra e Música do Tenente de Infantaria de Guarda Roberto Carlos Breiner e do Tenente Músico José Antônio da Cunha e transcrição do Suboficial Músico Nestor Gomes da Silva.

<sup>6</sup> Carlos de Almeida Baptista chegou ao posto de Tenente-Brigadeiro do Ar e exerceu o cargo de Comandante da Aeronáutica de dezembro de 2009 a janeiro de 2003

<sup>7</sup> A carta está no Livro Histórico da EPCAR. Vol 1, p. 10.

<sup>8</sup> Academia Militar dos Estados Unidos da América é a instituição do Exército dos Estados Unidos que forma oficiais de carreira. USMA – United States Military Academy.

dependarão, eventualmente, a vida, a segurança e a felicidade da própria nação, se levada a uma guerra. Em outro trecho da carta se lê:

As virtudes que são apenas admiráveis no civil, passam a ser indispensáveis e vitais num oficial qualquer. Essas virtudes são sublimadas pela educação, em toda sua generalidade e complexidade, e pela concepção de honra, que é um atributo fundamental do caráter.<sup>9</sup>

Ao longo dos anos, com a premissa de serem verdadeiros, honestos, justos e, ainda, repudiar condutas contrárias a essas, os Alunos da EPCAR assumem o compromisso de se manterem virtuosos e com caráter digno dos futuros líderes da Força Aérea Brasileira. Em 2001, por iniciativa do então Comandante da EPCAR, Brigadeiro do Ar Washington de Campos Machado, foi criado um pequeno monumento em mármore no Pátio da Bandeira, próximo ao prédio do Corpo de Alunos, no qual três águias protegem os valores fundamentais da EPCAR: “Dignidade Acima de Tudo”, “Servir por Ideal” e “Aprender para Liderar”. Acima, encontra-se gravado o Código de Honra: “Nós nos comprometemos com a verdade, com a honestidade e com a justiça, bem como repudiamos entre nós atitudes contrárias a essas”.

Cada Esquadrão escolhe representantes do Código de Honra, que atuam diretamente na manutenção dos preceitos estabelecidos. Muitas situações são percebidas apenas pelos próprios alunos: se a falha de determinado aluno é considerada branda, a turma se encarrega de orientar e cobrar mudança de postura; para situações de maior severidade, envolvendo falha de caráter, os representantes do Código de Honra encaminham a questão para os oficiais do Corpo de Alunos, que procedem a apuração com total transparência e oportunidade de ampla defesa e contraditório ao aluno envolvido.

Na rotina diária do Aluno, as manhãs são quase que integralmente tomadas pelas aulas da Divisão de Ensino. No período da tarde, ocorrem mais aulas do Ensino Médio, instruções militares e, a partir das 16:00 horas, inicia-se outro aspecto fundamental na preparação dos futuros cadetes: a instrução de Educação Física.

## **Prática de Educação Física**

A ligação entre o militarismo e a atividade física é intrínseca. Todo combatente necessita higidez física para bem desempenhar suas funções. Em especial, a pilotagem militar exige um condicionamento físico esmerado. Disciplina no treinamento, repetição com exaustão até a perfeição, desenvolvimento de espírito de equipe, busca incessante pela vitória, tudo é comum ao militarismo e ao esporte.

---

<sup>9</sup> Livro Histórico, op. cit. nota 7.

Desde o EAM, os jovens alunos passam por oficinas em todas as modalidades esportivas praticadas na EPCAR: Atletismo, Basquetebol, Esgrima, Futebol, Judô, Natação, Orientação, Tiro (carabina de ar comprimido), Triatlo (corrida rústica, lançamento de granada e natação utilitária), Voleibol e Xadrez. Alguns alunos são selecionados a compor as equipes dessas modalidades e outros realizam a prática de Condicionamento Físico Militar. As atividades são coordenadas por profissionais de Educação Física, que contam com todo o material esportivo e com instalações bem equipadas.

No final da década de 1960, a ampliação da EPCAR criou o complexo do “Ginásio Charles Astor”<sup>10</sup>, com piscina olímpica coberta e aquecida, quadras poliesportivas e área para treinamento de judô, esgrima e musculação; e o “Estádio Walter de Oliveira”<sup>11</sup>, com pista oficial de Atletismo, área para salto em altura, lançamentos de dardo, disco e peso e campo de futebol com dimensões oficiais.

No esteio das virtudes que são forjadas no caráter do Aluno, o desporto tem papel crucial. Nas palavras do General do Exército dos Estados Unidos Douglas MacArthur:

Lá nos campos de batalha, fiquei convencido de que os militares que praticavam desportos se tornaram os melhores combatentes. Eles eram os mais arrojados, os mais duros e corajosos de que eu dispunha. Esses homens, quando tomavam parte em batalhas, combatendo outros seres humanos e submetendo-se às regras do combate, eram os que mais prontamente estavam preparados para aceitar e fazer cumprir a disciplina<sup>12</sup>.

O esporte, com todas as exigências e desafios que apresenta, permite ao aluno o desenvolvimento de qualidades próprias do soldado, do combatente, do indivíduo que aprende a superar seus próprios limites e, sobretudo, lutar pela vitória. O treinamento atlético que produz em um grau elevado, conforme Bohnert, os atributos de fortaleza, domínio próprio, determinação, coragem, agilidade mental e desenvolvimento físico, é fundamental para a formação do soldado. Além disso, quando os Alunos passam a integrar as equipes esportivas eles encontram outra oportunidade de relacionamento. É nas equipes que cada jovem convive, pela primeira vez, com Alunos dos demais Esquadrões. O treinamento se desenvolve em

---

<sup>10</sup> O nome do ginásio é uma homenagem ao piloto Charles Astor, pioneiro do paraquedismo e da ginástica acrobática no Brasil. Para saber mais, ver: [www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo\\_charles\\_astor.pdf](http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_charles_astor.pdf).

<sup>11</sup> O nome do estágio homenageia o Prof. Walter de Oliveira, que por mais de 50 anos atuou como técnico das modalidades do Atletismo na EPCAR

<sup>12</sup> Disponível em: <https://pt.calameo.com/read/00485688473afaffe998b>. Acesso em: 17 jan 2019.

um ambiente onde a camaradagem e o respeito são valores constantes.

A principal competição esportiva entre os alunos, onde se enfrentam equipes formadas por alunos de cada esquadrão, é o “Troféu Tenente Lima Mendes”. Criado em 1951, homenageia ao herói da Segunda Guerra Mundial<sup>13</sup>. Seu heroísmo, disciplina e camaradagem inspiram os Alunos da EPCAR. As memórias de seus feitos, a coragem, a determinação e o espírito combativo sempre guiarão os atletas dentro e fora das competições.

A segunda maior competição inserida no Calendário Escolar é a NAE – sigla que significa Naval, Aeronáutica e Exército – realizada entre as escolas preparatórias das três Forças Singulares. Iniciada no ano de 1965, ocorre no segundo semestre e a cada ano é hospedada em uma escola diferente, em regime de revezamento. Na NAE a dimensão de pertencer a um único “corpo” de Alunos é exercitada em sua plenitude. O treinamento físico nas competições se faz necessário para todas as atividades dos alunos, como exemplificado nos Exercícios de Campanha.

## Exercícios de Campanha

Se a Instrução Militar é considerada a representação maior da transição do Aluno para a vida castrense, a Atividade de Campanha é o ápice da Instrução Militar. É uma atividade eminentemente prática, onde todas as teorias de emprego militar são vivenciadas pelos Alunos. Tavares aborda o conceito de aprendizagem significativa, a saber existem três requisitos essenciais para a aprendizagem significativa: a oferta de um novo conhecimento estruturado de maneira lógica; a existência de conhecimentos na estrutura cognitiva que possibilite a sua conexão com o novo conhecimento; a atitude explícita de apreender e conectar o seu conhecimento com aquele que pretende absorver. Assim, no Exercício de Campanha o processo ensino-aprendizagem é demonstrado na sua essência, na área de acampamento, simulando condições de combate terrestre, típicos da natureza da profissão militar, conforme afirma Magalhães:

---

<sup>13</sup> O Troféu Tenente Lima Mendes homenageia o Tenente Pedro de Lima Mendes, carioca, nascido em 30 de junho de 1920. Foi declarado Aspirante a Oficial Aviador em agosto de 1943 e escolhido para a função de instrutor de voo na Escola de Aeronáutica por suas qualidades profissionais e virtudes militares. Em 1944, voluntariou-se para integrar o 1º Grupo de Caça que combateu nos céus da Itália, durante a Segunda Grande Guerra. Em 1945, recebeu a “Air Medal” do governo americano por sua perseverança e bravura durante ataque a um objetivo considerado vital para as Forças Aliadas. Em 1946, recebeu a “Distinguished Flying Cross”, também do governo americano, por atos extraordinários em missão realizada em abril de 1945, demonstrando superior habilidade de voo e perícia. Recebeu ainda a “Croix de Guerre” da França, a “Cruz de Aviação de 3 Estrelas” e a “Medalha de Campanha da Itália, as duas últimas do governo brasileiro. Completou noventa e cinco missões de guerra. Faleceu em 1946 durante missão de instrução aérea.

(...) a característica fundamental da profissão militar: a possibilidade de confronto com o inimigo e a necessidade de manter-se firme diante da ameaça de morte. Este paradigma se caracteriza por um tipo específico de socialização profissional que não encontra paralelo no mundo civil.<sup>14</sup>

Um fato bastante relevante para o êxito das atividades de Campanha é considerar o perfil dos Alunos que ingressam atualmente nesta Escola, integrantes de uma geração acostumada com um frequente fluxo de informações e de estímulos tecnológicos. Isso se configura em enorme vantagem quando o tema é tecnologia, pois estes alunos já possuem conhecimentos intuitivos para utilizar avançadas ferramentas militares como óculos de visão noturna, radiocomunicadores e dispositivos de localização por satélite. Mas quando temos em voga as atividades que envolvem superação para conviver com escassez de recursos, percebemos que é necessário um trabalho bastante progressivo e atencioso, especialmente no que diz respeito a lidar com a atividade rústica, considerada pouca estimulante se comparada à vida digital, que normalmente exige paciência e não mostra resultados imediatos. Segundo Magalhães:

Exige-se, portanto, do educando, o desenvolvimento da rusticidade, de extrema relevância para o soldado, pois consiste na capacidade de suportação do desconforto físico, associada à eficiência no cumprimento da ordem. O desenvolvimento da rusticidade é ainda relacionado ao fomento do valor da autossuperação – que é a busca do cumprimento da missão a qualquer custo, envolvendo o sacrifício e a ultrapassagem de limites físicos e mentais.<sup>15</sup>

Dadas essas particularidades dos atuais Alunos, O Corpo de Instrutores se volta para o aproveitamento das vantagens e para a superação das desvantagens no cumprimento da missão de iniciar a formação dos futuros líderes da Força, entregando à Academia da Força Aérea jovens totalmente preparados para uma formação de excelência no campo militar. Nos exercícios militares o jovem será instigado a desenvolver as seguintes qualidades: abnegação, equilíbrio emocional, adaptabilidade, honestidade, autoconfiança, iniciativa, camaradagem, lealdade, combatividade, organização, cooperação, resistência, decisão, responsabilidade, dedicação, rusticidade, disciplina intelectual, sociabilidade e discrição.

As instruções no Exercício de Campanha que compõem o currículo militar do Aluno da EPCAR são de uma gama diversa; vai desde o cuidado com a saúde, higiene e o preparo do material individual até coordenações de meios de Força Aérea. Assim, o Aluno tem visão geral sobre o emprego operacional da

---

<sup>14</sup> MAGALHÃES, S.M.C., op. cit. nota 01. p. 1.

<sup>15</sup> id., ib. p. 7.

Força. Todas as atividades dos Exercícios de Campanha seguem rigoroso planejamento, com objetivos bem definidos e acompanhamento próximo do desempenho de cada instruendo.

A cada ano é realizado um grande exercício militar de campo. No primeiro ano, espera-se que o Aluno corresponda ao Exercício de Campanha em nível de “Resposta Orientada (Ro)”, sob a orientação dos instrutores, demonstrando preparo teórico na prática das oficinas, autoconhecimento de suas capacidades individuais para o combate, doutrina em área de conflito e habilidades e reflexos básicos para a formação militar. No segundo ano, espera-se que o Aluno corresponda ao Exercício em nível de “Resposta Mecânica (Rm)”, demonstrando habilidades na execução das oficinas, segurança em suas capacidades individuais para o combate e habilidades e reflexos apropriados. E no terceiro ano, espera-se que o Aluno corresponda ao Exercício em nível de “Resposta Aberta Complexa (Rc)”, demonstrando eficiência na prática das oficinas, confiança em suas capacidades e competências individuais para o combate e elevadas habilidades e reflexos. Posteriormente, dentro do conceito da formação continuada, estes conhecimentos serão desenvolvidos e praticados na sequência da instrução acadêmica.

No Teste de Reação a Estímulos Estressores, os Alunos recebem uma Carta Cartográfica e uma bússola e precisam orientar-se no terreno. Cada grupo é avaliado por um oficial observador de conduta, que os incumbe de missões a serem realizadas em cada ponto do terreno. Neste cenário, os Alunos utilizam técnicas de primeiros socorros em um acidente aeronáutico, fazem autenticação de contatos de força amiga, transportam um ferido, transpõem cursos d’água, entre outros. Todas essas ações têm uma finalidade, um objetivo, uma missão a ser cumprida em um contexto presente no cenário proposto. Cabe citar que o ensino baseado em competências deve ser contextualizado, isto é, baseado em problemas, projetos ou temas reais.

Uma visão macro da atividade de campanha denota a evolução nas capacidades do Aluno ao longo do curso: no exercício do primeiro ano o Aluno é levado a observar e repetir as técnicas militares e no último ano de curso já se exige que o aluno tome algumas decisões sobre a melhor maneira de empregar as técnicas já adquiridas, sempre acompanhado e orientado pela equipe de instrutores. Os alunos são divididos em grupos e recebem funções-chave para o cumprimento das tarefas delegadas, de modo que sejam levados a exercitar diversas competências. Esse modelo de instrução incentiva a autonomia, o espírito de corpo e o desenvolvimento da liderança, objetivos perseguidos na preparação do Cadete Aviador.

É importante destacar que muitos são os desafios físicos vivenciados pelos Alunos nos exercícios militares realizados no campo. Clima instável, terrenos irregulares das regiões montanhosas de Minas Gerais e a necessidade de realizar todas as atividades com equipamentos militares que costumam não ser referência em

conforto, somam peso a ser carregado e limitam a mobilidade. Se é considerado complexo levar o Aluno a tomar decisões sobre o emprego de técnicas militares, mais complexo se torna quando essa tomada de decisão é feita após o desgaste físico provocado pelos fatores supracitados após horas de intensas atividades, pouco descanso e fora do ambiente confortável da Escola.

Todo esse desgaste é provocado para introduzir o Aluno no que é o desafio de um combatente, levando o instruendo ao autoconhecimento e posterior aperfeiçoamento. Não menos importantes também são o estreitamento dos laços de camaradagem e a autoconfiança que os Alunos desenvolvem após a superação dos desafios, envoltos nas dificuldades intrínsecas das mudanças ocasionadas pela fase de adolescência.

### **Aluno: o militar adolescente**

Alunos e Alunas compõe a tropa mais jovem da Força Aérea Brasileira e têm, na Escola Preparatória de Cadetes do Ar, o primeiro contato com as peculiaridades da vida militar em um período de grandes transformações tecnológicas que afetam todos os aspectos da sociedade, incluindo o profissional militar. Não basta acompanhar de perto essa constante e competitiva corrida pelos novos conhecimentos e tecnologias, também é necessário aprimorar o ser humano que empregará todos esses recursos – ele é o elemento mais importante dentre todos meios da Força Aérea Brasileira. Para tal aprimoramento, a Instrução Militar evoca as tradições e os perenes valores do militarismo: hierarquia, disciplina, camaradagem e amor à pátria. Na prática, seguimos no sentido inverso das evoluções tecnológicas supracitadas e proporcionamos aos jovens alunos a experiência da escassez de recursos e privação de diversos confortos da vida moderna, muitos dos quais a sociedade atual sequer desconfia que sejam superfluidades. Nessa jornada de frugalidade e autoconhecimento, o Aluno é levado a aprimorar a tenacidade, o espírito de corpo e autoconfiança, mesmo sob as condições mais desconfortáveis.

É sob essas visões aparentemente opostas, o moderno e o tradicional, mas que na verdade são complementares, que se desenvolvem as ações de formação militar da EPCAR, sendo as principais a Ordem Unida, instruções teóricas especializadas, a Doutrina Militar e as Atividades de Campanha.

Mesmo sendo jovens, por vezes ingressando com 14 ou 15 anos, os Alunos são inseridos nas Forças Armadas na condição de “Praças Especiais” com todos os direitos e deveres previstos no Estatuto dos Militares e respondem por sua conduta tendo como base o mesmo Regulamento Disciplinar da Aeronáutica (RDAER) que é aplicado a todos os militares da Força Aérea.

Somado a isso, a EPCAR é capaz de congrega jovens das mais distintas e longínquas regiões do país. O jeito nordestino, a expressividade carioca, o tom de pele do amazonense, a maneira de falar de um jovem paulista revelam o quanto



é diverso o povo brasileiro. Em comum, esses brasileiros trazem o sonho de ingressar na Academia da Força Aérea e ser um cadete aviador. Uma missão nobre que desde o seu início apresenta desafios. Como descrever a saudade da família, a distância dos amigos, bem como o processo de adaptação a uma nova rotina de vida? De imediato, algumas lições básicas são passadas aos alunos: o cuidado com a farda, o sentido da continência e a importância da prontidão e da hierarquia para o exercício da carreira militar.

A socialização vivida pelo aluno da EPCAR é orientada pela pedagogia do exemplo. Essa pedagogia comunica valores, regras e ensinamentos a partir do testemunho militar que o aluno encontra em seu contexto de formação. O processo de aprendizagem consiste em uma pedagogia muda e silenciosa; um tipo de herança imaterial destinada ao aluno. Ensina-se um modo de falar, um linguajar específico, a maneira de andar, gestos, e, como já apontado neste texto, apreendem-se sentimentos. Apreende-se, assim, um habitus militar, princípios geradores e organizadores de práticas, conforme Bourdieu:

(...) o habitus produz práticas individuais e coletivas; ele garante a presença ativa das experiências passadas que, depositadas em cada indivíduo sob a forma de esquemas de percepção, de pensamento e de ação, tendem, de forma mais segura que as regras formais e que todas as normas explícitas, a garantir a conformidade das práticas e sua constância ao longo do tempo.<sup>16</sup>

O modo de pensar dos alunos que na década de 40 do século passado chegavam à EPCAR muito pouco se assemelha aos que hoje aí chegam. É como se pertencessem a mundos diferentes. E de fato pertencem, visto que a modernidade alterou continuamente a face do mundo com suas conquistas materiais, tecnológicas, científicas e culturais. De acordo com Fridman:

(...) a comunicação instantânea, a ação à distância e a fragmentação do sujeito são marcas da sociedade contemporânea. A vida social aparece associada a cabos, bases e ligas de metal que recebem e transmitem sinais; as pessoas sentem-se investidas de solicitações bizarras na tarefa de inventarem a si próprias, a plasticidade incorpora-se às maneiras de viver, estilos se confundem com as ofertas mais recentes do universo das mercadorias, a unidade se desfaz no descarte sucessivo de intensidades momentâneas e os estados de ansiedade se acumulam.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> BOURDIEU, Pierre. O senso prático. 2011, p. 90.

<sup>17</sup> FRIDMAN, Luís Carlos. Vertigens pós-modernas: configurações institucionais contemporâneas. p. 65.

Na EPCAR, a disciplina se manteve inalterada, mas a forma de transmiti-la adaptou-se aos novos tempos, sem transgir com os valores éticos e morais. As fronteiras entre a caserna e a sociedade são porosas, e assim, costumes sociais trazem nova dimensão aos atributos do Aluno. A capacidade de expressão, a inventividade, a franqueza nos relacionamentos interpessoais foram características que se agregaram à personalidade do aluno mais recente.

Neste sentido, ocorre a acomodação das marcas que particularizam os jovens do século XXI dentro da escola militar. Relações sociais são feitas de historicidade, materialidade e agentes; sua contextualização é fundamental para julgarmos os desafios que se colocam ao CPCAR. Reconhecer as diferenças, assim como as particularidades entre as gerações, revela comprometimento e profissionalismo no trato com os alunos. Segundo o sociólogo inglês Philip Abrams, uma geração, no sentido sociológico, é o período de tempo durante o qual a identidade é construída a partir de recursos e significados que estão socialmente e historicamente disponíveis. Portanto, novas gerações criam novas identidades e novas possibilidades para a ação.

Do ponto de vista de Bordão-Alves e Melo-Silva, a adolescência, fase entre os 12 e 18 anos<sup>18</sup>, é pautada por contradições e confusões de papéis, em que o indivíduo já não mantém a dependência infantil que tinha em relação aos pais, mas ainda precisa lutar para construir a sua independência adulta. Essa fase é característica por acarretar medos, angústias e, por vezes, sentimento de fracasso. Os alunos da EPCAR, na sua maioria adolescentes, vivenciam os sentimentos citados. Neste sentido, a visão dos autores mencionados permite pensar mais sobre o porquê de muitos alunos considerarem o percurso na escola como algo impactante.

Quando chegam à escola, eles iniciam um processo maior de busca pela autonomia e administração de diversos sentimentos e situações – lidar com a saudade de casa, conviver com pessoas de diferentes culturas e personalidades, administrar o tempo para conseguir acordar cedo, estudar, passar a farda e cumprir todas as missões previstas, enfim, por novos ritos e aprendizados.

Podemos identificar que nem todos os alunos esperam ou imaginam que vivenciarão um processo de transição e de crescente busca pela independência de uma maneira rápida e intensa. Talvez, para muitos, esse processo é percebido como algo angustiante e, tornando-se essa experiência um grande desafio.

A adolescência é um período marcado por um status ambíguo entre a infância e a vida adulta. O adolescente vive o “não-mais” em relação à criança que foi, e o “ainda-não” em relação ao adulto que será. É na adolescência que a pessoa e levada a defrontar-se com questões fundamentais como: firmar sua identidade

---

<sup>18</sup> Considera-se (...) adolescente aquela (pessoa) entre doze e dezoito anos de idade. LEI N° 8.069, de 13de julho de 1990. Estatuto da Criança e do Adolescente, Art. 2 °.

pessoal e social e forjar seu projeto de vida. Esse é um processo em que o jovem procura e experimenta, se confunde e, algumas vezes, se perde. Em relação à escola, ela é o centro da vida do adolescente. O trabalho desses adolescentes é na escola.

A construção da identidade social do adolescente passa por dois processos: um biográfico; o outro, relacional. O processo biográfico se constitui na história e nas experiências do indivíduo com a família, com a escola e, eventualmente, com o trabalho. O processo relacional diz respeito à capacidade do adolescente de desempenhar os papéis que dele se esperam, nos diversos âmbitos da vida social. Por meio dessa atuação deve obter o reconhecimento por parte de si e pelos demais quanto ao seu valor como pessoa. É nesse ambiente que o jovem Aluno sedimenta sua personalidade.

Em consonância com os autores Fivush e Kuebli, a vida cotidiana apresenta constantemente situações que nos obrigam a lidar com nossas relações pessoais e emoções. Há eventos mais carregados emocionalmente do que outros, e mesmo eventos simples do cotidiano são tonalizados emocionalmente. Percebemos, assim, que o cotidiano dos alunos traz desafios e dificuldades. Portanto, encorajá-los para o enfrentamento os estimula para que busquem, através do aprendizado adquirido, os recursos necessários à elaboração de suas emoções, comportamentos, vivências e percepção sobre as situações. Para isso, devem contar também com o apoio da família, da atuação dos comandantes, da convivência com outros alunos e com o conhecimento transmitido por professores, instrutores militares e civis.

Mechanic se refere ao enfrentamento como um processo no qual o indivíduo utiliza comportamentos que demonstram sua capacidade para resolver problemas advindos das exigências da vida. Esses comportamentos representam as habilidades, as técnicas e conhecimentos adquiridos com a experiência.

Ao tratar do militar adolescente, a EPCAR teve que encarar um grande desafio para o início de uma nova etapa em 2017, o ingresso das primeiras Alunas.

## **Ingresso das primeiras Alunas no CPCAR**

No ano de 2017, um marco foi plantado na história da EPCAR – o ingresso das primeiras alunas – 20 jovens pioneiras no Curso Preparatório de Cadetes do Ar. Esta mudança exigiu grande preparo, tanto nas estruturas físicas, quanto no corpo de instrutores da EPCAR. Através de muito trabalho e estudo, os oficiais, graduados e, por que não, os demais Alunos, foram capazes de tornar esse delicado processo o mais natural possível. Rapidamente, as Alunas integraram o efetivo da Escola, trazendo consigo um novo brilho e pensamento crítico, enquanto viviam tudo aquilo que vive o Aluno da EPCAR.

A presença feminina nas fileiras da Força Aérea remonta o ano de 1982, em setores de saúde e de apoio, e hoje representa cerca de 17% do efetivo da FAB.

Na Academia da Força Aérea (AFA), o ingresso de cadetes femininas ocorreu em 1996 no Curso de Formação de Oficiais Intendentes e, na Aviação, em 2003. Essa experiência na AFA foi fundamental no processo de preparação ocorrido em Barbacena.

A chegada das alunas exigiu mudanças. Foi necessário rever a organização do espaço físico, tipificada, principalmente, na criação do alojamento feminino. O Manual do Aluno<sup>19</sup> passou a abordar as questões do relacionamento entre alunos e alunas.

No interior da Organização Militar não está autorizada a manifestação de comportamentos decorrentes de relacionamentos afetivos, traduzidos em contatos físicos. Alguns casais de namorados se formam e, assim, compartilham o sonho de chegar à academia e dividem as dificuldades inerentes à formação.

A relação entre alunos e alunas é amistosa, feita de companheirismo e cumplicidade, e, ao longo do processo formativo, eles se juntam e se igualam sob a farda. E aprendem a perceber um ao outro como iguais. Em todas as atividades, as alunas, junto aos alunos, sujeitam-se ao mesmo rigor. É esse sentimento que os une e que negocia as diferenças reais que existem entre homens e mulheres. Aqui, receberão o mesmo salário, o mesmo trabalho, as mesmas ordens... Neste sentido, a presença de mulheres no CPCAR possibilita magnificar e atualizar o conceito de “militar”.

## Considerações finais

Pertencer ao seletivo grupo de brasileiros que tem a honra de estudar na Escola de Barbacena tem significados especiais. Para os atuais Alunos, o tempo é escasso para tais reflexões, evidentemente. Sempre ocupados com os estudos, com os serviços, com as formaturas, com as instruções militares... Muitas vezes se esquecem de como sonharam em estar onde estão. Sem que percebam, o tempo se esvai. Aos veteranos restam as lembranças e a gratidão. Àqueles no fim do ciclo de três anos resta a ansiedade da contagem dos dias para a tão sonhada formatura, mesmo tristes ao olharem para o HS<sup>20</sup> que resta.

Como em épocas passadas, os Alunos nunca se esquecem dos desafios superados e dos aprendizados que levam para toda a carreira. Como Oficiais, no topo da operacionalidade reconhecem que uma sólida base de conhecimentos foi fundada na querida Escola. Ano após ano e turma após turma, a missão de formar os futuros líderes da Força Aérea segue firme; embora os cenários mudem, os valores e princípios militares são preservados para o futuro da Força Aérea Brasileira.

---

<sup>19</sup> Documento que contém as regras a serem observadas pelos Alunos durante os três anos de curso.

<sup>20</sup> HS é uma abreviatura informal que representa a contagem de dias restantes para a formatura.

A rotina na EPCAR continuará severa e exigente, própria à formação do militar. Feitas as acomodações necessárias aos trâmites do mundo contemporâneo, o Código de Honra permanecerá intocável, afinal, valores não se negociam. A EPCAR mantém o firme propósito de referenciar o agir de seus alunos em um mundo em movimento.

O Poder Aéreo e Espacial do século XXI exige combatentes preparados para lidar com ambiente em constante transformação, na qual a solidez da formação, em todos os seus aspectos, será posta à prova em cada decolagem. Dessa forma, os ensinamentos transmitidos na formação militar, física, psicológica e moral pela Escola Preparatória de Cadetes do Ar continuarão a ser fundamentais para que os futuros líderes mantenham a proa correta na construção de uma Força Aérea cada vez mais forte e vibrante.

## Referências Bibliográficas

- ABRAMS, Philip. **Historical sociology**. Shepton Mallet: Open Books, 1982.
- BOHNERT, Craig. **Meet Douglas MacArthur**: America's Olympic General. United States Olympic Committee, 2006. Disponível em: <https://www.teamusa.org/News/2016/July/04/Meet-Douglas-MacArthur-Americas-Olympic-General>. Acesso em: 05 dez. 2018.
- BOURDIEU, Pierre. **O senso prático**. Petrópolis: Vozes, 2011.
- BRASIL. **Por uma política nacional de execução das medidas socioeducativas**: conceitos e princípios norteadores. Brasília, Secretaria Especial dos Direitos Humanos, 2006.
- \_\_\_\_\_. ICA 37-15/2017 – **Currículo Mínimo do CPCAR**, aprovada pela Portaria DEPENS no 111/DPL, de 15 de fevereiro de 2017, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica BCA nº 028, de 20 de fevereiro de 2017.
- \_\_\_\_\_. MCA 37-38 – **Plano de Avaliação do Curso Preparatório de Cadetes do Ar**, aprovada pela Portaria DEPENS no 60/DPL, de 25 de dezembro de 2018, publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica BCA nº 021, de 06 de fevereiro de 2018.
- FRIDMAN, Luis Carlos. **Vertigens pós-modernas**: configurações institucionais contemporâneas. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2000.
- MAGALHÃES, S. M. C. O Imaginário da Educação Militar: investigando a Pedagogia do Guerreiro. In: II Encontro Pedagógico do Ensino Superior Militar, 2010, Rio de Janeiro. Anais do II Encontro Pedagógico do Ensino Superior Militar.
- MAUSS, Marcel. **Sociologia e Antropologia**. São Paulo: Cosac Naify, 2003.
- TAVARES, Romero. **Aprendizagem significativa**. Revista Conceitos, n.55, jul. 2003 – jun.2004. Disponível em: <http://objetoseducacionais2.mec.gov.br/bitstream/handle/mec/2239/Textos/ASConceitos.pdf>. Acesso em: 27 nov. 2018.
- WACQUANT, Loic. **Corpo e alma**: notas etnográficas de um aprendiz de boxe. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.

# Poder Aéreo e Espacial: reflexões e perspectivas

*Mauro Bellintani*

Este artigo analisa os conceitos contemporâneos sobre o Poder Aéreo, sua perspectiva no mundo e no Brasil e a influência desses conceitos na formação dos futuros oficiais aviadores da FAB, que iniciam suas carreiras na Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR).

Nesse diapasão, entende-se que a adequada formação e capacitação profissional do combatente que opera no ambiente aéreo e espacial é um fator decisivo para as Forças Aéreas de todo o mundo, que convivem com desafios em permanente mutação para se manterem atualizadas face às evoluções doutrinárias e tecnológicas relacionadas ao Poder Aéreo e Espacial. Como afirma o Ten Brig Bermudez: “As constantes transformações no mundo moderno exigem que o oficial do futuro acompanhe as mudanças estratégicas e táticas que vêm modificando a guerra aérea.”<sup>1</sup>

Dessa maneira, a EPCAR desempenha importante papel, por ser a principal porta de entrada para os futuros combatentes do Poder Aéreo, cuja formação militar, intelectual e física deve refletir a frequente evolução que se faz necessária.

A Escola foi criada no contexto pós-Segunda Guerra Mundial, quando houve um grande aumento no número de pilotos necessários a operar as aeronaves incorporadas à frota da Força Aérea Brasileira, que se estruturava após o seu batismo de fogo. Contudo, percebeu-se a baixa quantidade de jovens aprovados para ingresso na Escola de Aeronáutica, localizada no Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro.

Com essa motivação, foi criado o Curso Preparatório de Cadetes do Ar em 1949, tendo por missão preparar os Alunos para o ingresso no Curso de Formação de Oficiais Aviadores, que atualmente ocorre na Academia da Força Aérea. Mais recentemente, a EPCAR incorporou o lema “Nascente do Poder Aéreo”, que reflete essa ligação intrínseca.

Da análise do lema de “Nascente”, quais seriam as características do Poder Aéreo do amanhã, quando os atuais Alunos da EPCAR estiverem formados? Para quais cenários eles devem desde agora começar a se preparar? Quais os desafios no modo de pensar e agir do piloto em face às novas tecnologias? Para se defrontar com essas questões, inicialmente será analisado o conceito de Poder

---

<sup>1</sup> BERMUDEZ, Antonio Carlos Moretti. Experiência voltada para o futuro. In: Revista Força Aérea, agosto de 2018. Ano 23, número 113. p. 11.

Aéreo, com base em abordagem atualizada pautada em autores contemporâneos de diversos matizes, como pilotos militares, acadêmicos, empresários da indústria aeronáutica, jornalistas, entre outros.

## **Poder Aéreo, Poder Aeroespacial ou Poder Aéreo e Espacial?**

Na literatura em língua inglesa, o termo mais utilizado é Poder Aéreo (“*Air Power*”), em vez de Poder Aeroespacial. No Brasil, é interessante notar a modificação no uso da terminologia: em publicações oficiais anteriores, a FAB adotava o termo “Poder Aeroespacial” e, em documentos recentes, houve a adoção do termo “Poder Aéreo e Espacial”.

Dolman aborda o tema da integração ar-espaço, ao tratar da diferenciação de domínios, que se inicia com o questionamento: é um domínio único, com características próprias? O uso completo e efetivo desse domínio requer uma estratégia separada e procedimentos operacionais diferentes de outros domínios, ou permite o uso de uma estratégia militar geral, apenas com diferentes equipamentos? O autor afirma que a correta diferenciação do domínio possui duas funções críticas nos conflitos armados: havendo uma distinção nas fronteiras de cada domínio, permite-se que haja a alocação de recursos com economia de meios. A segunda função seria a designação de quem teria a liderança em um esforço conjunto entre as forças singulares.

Nesse enfoque, o método mais comum para definição de domínios seria por meio das características da matéria, relacionadas ao seu estado físico: sólido (Exército), líquido (Marinha), gasoso (Força Aérea) e vácuo (forças espaciais). As críticas nessa diferenciação simplista são exemplificadas pelo autor com o evento de lançamento de míssil balístico por um submarino, que percorre os quatro domínios até atingir um alvo em terra. Outra abordagem tenta diferenciar o domínio conforme a plataforma: se voa, é Poder Aéreo; se orbita, é Poder Espacial; se flutua, é Poder Naval; e se tem contato com o terreno é Poder Terrestre. A crítica recai sobre a ambiguidade e a rivalidade entre as forças singulares, em um cenário que deve caminhar cada vez mais para o emprego integrado das forças armadas.

O autor propõe uma abordagem voltada para o propósito de utilização do domínio. Para os domínios terrestre, naval e aéreo, o propósito militar é claro: obter e manter o controle do meio, traduzido pela habilidade de fazê-lo com pequena ou nenhuma interferência do inimigo; uma área contestada seria onde a liberdade de ação é restringida pelo inimigo moderadamente ou severamente; e um domínio fechado é aquele onde nenhum dos lados tem acesso. Assim, se o espaço pode ser considerado um domínio militar específico, em separado, então as forças militares têm que possuir a capacidade de controlar pelo menos o espaço mais próximo da Terra, por meio do mesmo raciocínio.

Para tal, as forças militares que atuam no espaço, na visão de Dolman, devem ser capazes de entrar nesse domínio com armamento, defender seus meios no espaço e atacar alvos inimigos localizados no espaço, podendo fazê-lo inclusive a partir de plataformas no próprio espaço. Ou seja, “para aqueles que podem operar no espaço, o problema de diferenciação entre duas forças, uma para o ar e outra para o espaço, ou uma única força aeroespacial (ou ar e espaço) deve ser colocado no contexto apropriado”<sup>2</sup> (grifos do autor). Contudo, Katsanos explica que o Acordo do Espaço Exterior (OST, em inglês), criado em 1967, proíbe o emprego de armamento no espaço, mas que esse acordo dá margem a várias interpretações e deixa brechas para o desenvolvimento desse tipo de armamento.

A discussão sobre a terminologia se faz necessária para que se aprofunde e se consolide o estudo sistematizado do Poder Aéreo, cujo debut ocorreu logo depois da invenção do avião por Santos Dumont nos primórdios do Século XX.

## O Poder Aéreo analisado atualmente

O avião foi concebido para encurtar distâncias. Sua aplicação em conflitos bélicos no início se mostrou controversa, pois muitas pessoas, inclusive comandantes, duvidavam de seu potencial, como o General francês Ferdinand Foch, que afirmou em 1911: “os aviões são brinquedos interessantes, mas sem nenhum valor militar”.<sup>3</sup>

O primeiro uso do avião como instrumento de guerra, de acordo com Lambeth, ocorreu na Batalha de Trípoli em 1911, quando o capitão italiano Carlo Piazza sobrevoou as linhas turcas na Líbia numa missão de reconhecimento. Uma semana depois, outro piloto italiano despejou o primeiro artefato explosivo sobre tropas turcas.

A base teórica conceitual de operações aéreas foi elaborada pelo General de Artilharia italiano Giulio Douhet na obra “*The Command of the Air*”, em 1921, no qual afirma que o moral da população civil poderia ser abalado por bombardeios aéreos, o que pressionaria as lideranças a capitular. As teorias acerca da utilização do avião para fins bélicos receberam atenção de alguns estudiosos, na tentativa de compreender as mudanças nas características nos conflitos armados, desde o seu emprego como arma de guerra.

O estudo do Poder Aéreo teve diversos expoentes no Século XX, como Mitchell, Boyd e Warden. Em olhar contemporâneo, autores se dedicam a revisitar o tema atualmente. Um dos renomados estudiosos é o Coronel da Real Força

---

<sup>2</sup> DOLMAN, Everett Carl. Air-space integration. In: OLSEN, John Andreas (Org). Routledge Handbook of Air Power. Oxon: Routledge, 2018. p. 200.

<sup>3</sup> [www.calculo.iq.unesp.br/curiosidade-equivocos.htm](http://www.calculo.iq.unesp.br/curiosidade-equivocos.htm). Acessado em 06 de dezembro de 2018.



Aérea Norueguesa John Andreas Olsen, que em 2018 organizou a obra “*Routledge Handbook of Air Power*”, com a participação de dezenas de colaboradores.

## A visão de Olsen

Olsen introduz seu livro com a afirmação de que, com o advento da Primeira Guerra Mundial, a importância dos vetores aéreos ficou incontestável, o que levou o General britânico Jan Smuts a afirmar, logo após os primeiros bombardeios aéreos sobre Londres em 1917, que as missões aéreas em breve se tornariam as principais operações de guerra, na qual as velhas formas de operações terrestres e navais se tornariam secundárias e subordinadas.

Ao final da Primeira Guerra Mundial, o Poder Aéreo se mostrou útil primariamente na observação, reconhecimento, guiamiento da artilharia e em batalhas pelo controle do ar. Os antigos pensadores como H.G. Wells, Giulio Douhet, Hugh Trenchard, Billy Mitchell e outros previram que os armamentos aéreos teriam um impacto estratégico na sociedade, mas foram difusos ao tentar encontrar as palavras, expressões e termos corretos.

Ainda durante esse conflito, em abril de 1918, foi criada na Inglaterra a primeira força aérea independente do mundo, a Royal Air Force (RAF), que até hoje é a única a não conter indicação de nacionalidade em seu nome. As duas primeiras lições aprendidas foram a necessidade de prover a defesa do território nacional e evitar o desperdício da duplicação de forças singulares com vetores aéreos.

Na seqüência, os avanços doutrinários e tecnológicos foram intensos no período entre guerras. O medo de ataques aéreos contra a população civil inicialmente não se concretizou durante a Segunda Guerra Mundial, pois os bombardeios aéreos realizados em apoio a operações terrestres e marítimas foram a função central do poder aéreo e um dos principais fatores das vitórias alemãs de 1939 a 1941 e dos aliados de 1942 a 1945. Além de apoio a forças de superfície e defesa aérea, os aliados também introduziram o uso de bombardeamentos considerados estratégicos. “A guerra provou quão importante era obter e manter a superioridade aérea o mais breve possível”.<sup>4</sup> De maneira mais abrangente, o Poder Aéreo levou a conclusão que houve a modificação do velho axioma dos teóricos do combate de superfície de que a defesa seria a forma mais forte de guerra.

Ainda no contexto da Segunda Guerra, destaca-se a Batalha da Inglaterra, em 1940, que validou a importância da melhor coordenação proporcionada por uma Força Aérea independente. Sua atuação motivou a memorável frase do Primeiro-Ministro Winston Churchill: “Nunca no campo dos conflitos armados tantos deveram tanto a tão poucos”.

No teatro do Pacífico, o Poder Aéreo também foi decisivo desde o de-

---

<sup>4</sup> OLSEN, John Andreas (Org). *Routledge Handbook of Air Power*. Oxon: Routledge, 2018.p. 3.

vastador ataque japonês a Pearl Harbor. Os americanos definiram o final do conflito com o uso de aeronaves B-29 Superfortalezas Voadoras. “Centenas de bombardeios de B-29 de aproximadamente 5.000 ft mataram ou feriram mais pessoas e criaram mais danos na grande Tóquio em 9 de março de 1945 do que cada uma das duas bombas nucleares sobre seus alvos”.<sup>5</sup>

Conforme o autor, a Segunda Guerra Mundial marcou a ascensão do Poder Aéreo a um nível igual ao poder terrestre e ao poder naval e conduziu ao estabelecimento pelos norte-americanos de uma força aérea independente, em setembro de 1947.

Nas décadas seguintes, o Poder Aéreo teve significativas contribuições durante a Guerra Fria, principalmente relacionadas a dissuasão nuclear e nos conflitos da Coreia e do Vietnã. Esse último tornou-se um exemplo de como as restrições políticas no uso do Poder Aéreo podem comprometer todo o destino da guerra. “A lição é clara: mesmo o mais poderoso poder aéreo do mundo não pode compensar uma estratégia fundamentalmente falha”.<sup>6</sup>

Logo após o término da Guerra Fria, o Poder Aéreo experimentaria outro ponto de inflexão: a Operação Tempestade no Deserto, em 1991, de liberação do Kuwait da ocupação iraquiana. Essa operação foi marcada pelo pioneirismo no uso rotineiro de armamento aéreo de precisão, fazendo uso dos avanços tecnológicos que fundiram os elementos clássicos da revolução aeroespacial – estruturas aerodinâmicas, propulsão e controles de voo. O uso de bombas inteligentes e mísseis de cruzeiro pré-programados permitiram que em apenas 48 horas as lideranças iraquianas estivessem todas surdas, mudas e cegas. A ofensiva aérea decidiu o rumo da vitória bem antes da campanha terrestre. “O resultado foi o produto de uma esmagadora superioridade em todos os aspectos; a campanha terrestre simplesmente completou a vitória que o Poder Aéreo já tinha conquistado”.<sup>7</sup>

O Poder Aéreo – nuclear ou convencional – atuando de maneira independente ou como um multiplicador de forças em apoio à diplomacia ou operações de superfície, representa, na visão do autor, a maior mudança nas características da guerra desde as campanhas napoleônicas. O uso correto do Poder Aéreo limita os riscos e é uma alternativa para o antigo conceito de “boots on the ground”.

Importante salientar que o Poder Aéreo não trata apenas de aeronaves, sistemas de armamento, mas também de treinamento, educação, valores, regras de engajamento, liderança, adaptabilidade e outros fatores tangíveis e intangíveis. No Século XXI, com a consolidação do protagonismo do Poder Aéreo nos conflitos, mais autores se debruçam sobre o tema, trazendo contribuições significativas em diversas perspectivas.

<sup>5</sup> id., ib.

<sup>6</sup> id., ib. p. 4

<sup>7</sup> id., ib..

## Pensadores contemporâneos do Poder Aéreo

O termo “Poder Aéreo” foi utilizado pela primeira vez, segundo Lambeth, em 1925 no trabalho pioneiro do General Bill Mitchell intitulado *“Winged Defense: The Development and Possibilities of Modern Air Power – Economic and Military”*. Já o termo “Poder Aéreo Estratégico” foi largamente usado nas décadas de 1940 a 1980, associado a bombardeiros de longo alcance e ao armamento nuclear. As outras variações da expressão Poder Aéreo, denominadas “táticas” ou “do teatro de operações”, geralmente eram relacionadas ao apoio de forças de superfície, de maneira que ao poder aéreo convencional não era dada a capacidade de determinar os destinos de um conflito. Mesmo com a impressionante performance da Força Aérea Israelense em 1967, na Guerra dos Seis Dias, a associação do termo “estratégico” ao Poder Aéreo continuou prioritariamente vinculada a armas nucleares.

Esse conceito só viria a se modificar com a Guerra do Golfo de 1991, no qual o poder aéreo da coalizão foi o “único contribuinte significativo nas operações de combate por trinta e oito dias seguidos”<sup>8</sup> e absolutamente determinante no resultado final. A combinação de vigilância em tempo real, *stealth* (estreia da aeronave F-117) e a capacidade de ataque com elevada precisão do Poder Aéreo contra o Iraque estabeleceu uma nova relação entre poder de fogo aéreo e de superfície, sendo que, nesse conflito, os vetores aéreos foram os principais elementos de manobra.

O autor afirma que esse novo padrão nos conflitos entre Estados foi consolidado, o que permite considerar o moderno poder aéreo a “arma da primeira escolha política” dos comandantes militares para combates de alta intensidade, na atualidade. Por outro lado, nas últimas décadas observou-se o crescimento de conflitos assimétricos ou irregulares, nos quais os avanços do poder aéreo também oferecem capacidades indispensáveis de observação, consciência situacional, apoio aéreo aproximado, mobilidade interna e externa no teatro de operações, evacuação aeromédica e ISTAR (*Intelligence, Surveillance, Target Acquisition, and Reconnaissance*).

As capacidades desejadas por um moderno poder aéreo, conforme Lambeth, incluem, dentre outras: liberdade para atacar e proteção contra ataques inimigos; provimento de consciência situacional; ataques sem detecção pelo inimigo devido ao uso de tecnologia *stealth*; ataques precisos diurnos e noturnos, sob quaisquer condições meteorológicas; e a capacidade de manter uma pressão constante sobre o inimigo. Percebe-se que a crescente efetividade do poder aéreo está relacionada aos avanços nas capacidades de ISTAR.

---

<sup>8</sup> LAMBETH, Benjamin S. Air power anatomy. In: OLSEN, John Andreas (Org). Routledge Handbook of Air Power. Oxon: Routledge, 2018. p. 15.

De acordo com o autor, é importante frisar o entendimento de que o Poder Aéreo não deve se ater à Força Aérea de um país, mas sim a todas as diversas maneiras de interação com o meio aéreo. O que possibilitou ao Poder Aéreo consolidar características únicas, ganhando relevância na comparação com as forças de superfície, foi somar vantagens modernas de stealth, precisão de ataque em todas as situações de meteorologia e superioridade na informação às características já consagradas de velocidade, alcance, penetração e flexibilidade, dentre outras. No contexto mundial, o Poder Aéreo dos Estados Unidos e seus aliados passou a ser o fator decisório em uma variada gama de situações. No século XXI, o “padrão predominante de emprego conjunto sugere que o principal papel das forças de superfície nos combates decisivos pode agora ser crescentemente de assegurar a vitória em vez de conquistá-la” (grifos do autor).<sup>9</sup>

Nessa ótica, Lambeth afirma que desde a metade da década de 1970 os benefícios do Poder Aéreo podem ser resumidos em quatro aspectos: aumentar a consciência situacional das forças amigas enquanto a nega para o inimigo; manter domínio dos céus, ao forçar zonas de exclusão aérea e engajar os alvos de superfície mantendo distâncias maiores; exercer o controle situacional de fora do combate, atingindo fins estratégicos simultaneamente, libertado-se da clássica sequência de escalada gradual do nível tático para o operacional até os objetivos estratégicos, que geram elevada perda de vidas e custos; e manter uma pressão constante sobre o inimigo de uma distância mais segura.

A constatação de que o Poder Aéreo é um fator decisivo traz consigo a consolidação de conceitos e terminologias atuais que melhor descrevem as suas características, como a importância da exploração em tempo real da superioridade da informação, fusão de sensores, rede de dados e níveis de autoridade descentralizados, como bem analisa Stephens.

Após a Segunda Guerra Mundial, o estudo do Poder Aéreo foi relegado ao segundo plano, com a ascendência da preocupação com a guerra nuclear e com a dissuasão. Meilinger aponta que os teóricos raramente conseguem sincronizar suas ideias com os avanços no campo do Poder Aéreo. No mundo atual, com ameaças terroristas e aumento de conflitos assimétricos, faz-se necessário que os métodos e as doutrinas de emprego mantenham-se atualizados em função das novas tecnologias e características das ameaças, e que haja reflexo na teorização do Poder Aéreo que, desde o início do século XXI, começou a protagonizar a guerra no solo e no mar.

Na discussão acerca de superioridade aérea e supremacia aérea, Henriksen afirma que, embora os conceitos devam permanecer constantes no futuro próximo, os meios para atingi-los serão cada vez mais complexos. O documento

---

<sup>9</sup> id., ib. p. 21.

britânico “*British Air and Space Power Doctrine*”, citado pelo autor, prega que o “conceito tradicional de superioridade aérea tem limitada utilidade nas operações contemporâneas. Em vez disso, o controle do ar deve ser considerado em termos de liberdade e negação”.<sup>10</sup> O debate atual utiliza cada vez mais termos como “*anti-access (A2) and area denial (AD)*”, que tiveram suas origens primeiramente no Poder Naval.

O autor também cita o documento americano “*Air Superiority 2030 Flight Plan*”, de 2016, o qual afirma que as ameaças futuras avançarão em dois vetores principais pelos próximos quinze anos: primeiro, o contínuo desenvolvimento de meios tradicionais, como aeronaves de combate, sensores e armamentos; segundo, o uso cada vez mais intenso de capacidades abrangentes para negar aos Estados Unidos o uso da sua superioridade no espaço, por intermédio de sofisticadas ameaças cibernéticas, armamento hipersônico, mísseis de cruzeiro de baixa detecção e sistemas de mísseis balísticos convencionais.

Na mesma temática da importância da tecnologia para o Poder Aéreo, McInnes afirma que tal impacto fez com que houvesse mudança de paradigma, de “sortidas por alvo”, para “alvos por sortida”. Se no passado um alvo necessitava ser atacado por mais de uma aeronave para ser neutralizado ou destruído, atualmente um vetor é suficiente para atacar com precisão vários alvos, graças ao avanço tecnológico. Assim, o maior desafio de Comando e Controle será a luta por informação. O processamento de um volume cada vez maior de dados caminha para o uso de inteligência artificial e processos autônomos.

No Século XXI, a exposição à mídia e a questão de danos colaterais ganhou impulso. Osinga destaca o fator de acuracidade e precisão dos ataques aéreos face à maior ação dos veículos de comunicação. A intolerância contra danos colaterais é cada vez maior, exercendo pressão nos tomadores de decisão. A cobertura da televisão, que mostra instalações civis atingidas por ataques aéreos de forças ocidentais, gera a necessidade de maior verificação dos fatores de planejamento das missões aéreas, análise mais precisa dos possíveis danos colaterais e, eventualmente, a repriorização dos alvos em uma campanha militar, como o ocorrido nos Balcãs e no Afeganistão, que levaram a limitações no emprego do Poder Aéreo. Em adição, esse aspecto pode ser explorado por atores não-estatais, camuflando elementos militares no meio de infraestruturas civis.

Nesse ambiente complexo do Século XXI, as funções do Poder Aéreo estão cada vez mais interligadas, cuja categorização pode variar de acordo com a doutrina de cada país. Na análise de Smyth, são quatro os papéis principais do Poder Aéreo: inteligência, vigilância e reconhecimento (ISR); mobilidade aérea;

---

<sup>10</sup> HENRIKSEN, Dag. Control of the air. In: OLSEN, John Andreas (Org). *Routledge Handbook of Air Power*. Oxon: Routledge, 2018. p. 84.

controle do ar; e integração ar-solo, que tem como principal expressão o apoio aéreo aproximado.

Essas quatro funções sofrem influência política no emprego do Poder Aéreo, pois o mesmo, após a Guerra Fria, adquiriu características – como ataques cirúrgicos, por exemplo – que levam à percepção de que o vetor aéreo seria a “arma da primeira escolha política”. Devido a isso, Clarke afirma que o uso do Poder Aéreo em um conflito carrega maior peso político do que qualquer outro instrumento militar, e destaca a necessidade do contexto adequado para prevenir que as operações aéreas sejam ineficazes ou levem a consequências indesejáveis.

O autor elenca alguns princípios políticos para o emprego do poder aéreo. O primeiro princípio seria o reconhecimento das limitações do poder aéreo quando empregado sem a previsão de posterior ocupação do terreno por tropas terrestres. O segundo princípio indica a necessidade de considerar consequências amplas e de longa duração, mesmo quando o emprego do poder aéreo aparenta rápido sucesso operacional – exemplo da guerra de drones contra o al-Qaeda no Paquistão e no Afeganistão. O terceiro princípio trata do emprego aéreo em coalizões multinacionais, nos quais fatores políticos poderiam levar a uma diminuição da flexibilidade. O quarto princípio enfatiza a sensibilidade à reação da opinião pública. Ocorre a tendência de posicionamento binário, no qual a população pode considerar o emprego aéreo extremamente eficaz, com alta tecnologia e decisivo ou, no sentido oposto, avaliar o poder aéreo como desproporcionalmente violento, covarde e abusivo.

Quanto ao emprego do Poder Aéreo em operações multinacionais, Anrig analisa que a Operação Tempestade no Deserto, em 1991, teve um impacto profundo na condução do conflito. Em particular, trouxe uma mudança do perfil de ataque a baixa altitude para um perfil de média altitude – entre 10.000 e 25.000 pés – com implicações no emprego do poder aéreo. Alguns países da coalizão ocidental defenderam o uso do perfil a baixa altitude e sofreram perdas devido a artilharia antiaérea leve e mísseis de ombro, ao passo que as perdas americanas no perfil de média altitude foram muito baixas. Para tal, houve uma campanha intensa de neutralização de sistemas de mísseis antiaéreos de média altitude, com o lançamento de centenas de mísseis antirradiação. Essa quantidade enorme de meios e recursos financeiros somente era disponível às forças americanas, o que reforçou o sentimento da busca por cooperação entre os países europeus, envoltos em restrições econômicas, onde mesmo a manutenção de uma frota de aeronaves de combate atualizada e na quantidade adequada se mostra um desafio.

Sobre esse aspecto dos custos do moderno poder aéreo, nenhum país consegue ficar a parte desse fator, nem mesmo as maiores potências econômicas. Taylor explora o tema com considerações sobre projetos de aeronaves de asa fixa, nos quais os fatores de comparação nem sempre são de fácil visualização. No exemplo do autor, duas aeronaves de gerações diferentes, Harrier AV-8B e F-35B,

com características similares – decolagem curta e pouso vertical – podem ter detalhes que impactam o cálculo do custo, pois somente o segundo modelo necessita que as superfícies para decolagem e pouso verticais recebam preparação específica devido ao calor gerado pela turbina do F-35B. De geração para geração, os custos de desenvolvimento de uma aeronave crescem exponencialmente: no exemplo das aeronaves de combate da RAF, o projeto do Tornado demandou centenas de milhões de dólares, o projeto do Typhoon custou bilhões de dólares, enquanto o F-35 já atingiu dezenas de bilhões de dólares. Em parte, a escalada nos custos também sofre influência da chamada “conspiração de otimismo”, na qual os fornecedores e consumidores tendem a puxar as estimativas para baixo.

Em grandes projetos, o autor afirma que a busca por desempenho sofre influência de fatores políticos. Em geral, para se manter riscos e custos sob controle, almeja-se que uma nova aeronave utilize motores já em produção e que novos motores sejam preferencialmente instalados em aeronaves prontas. Isso não foi observado no projeto do F-35, que conta com um motor inteiramente novo. No projeto do A-400M Atlas, inicialmente a Airbus desejava usar motores da Pratt & Whitney do Canadá, porém houve pressões do governo francês, que insistiu no desenvolvimento de um novo motor feito no solo europeu.

A dificuldade de comparar o custo de hora de voo é destacada por Taylor quando há mais de uma fonte, devido à presença de elementos díspares em seus cálculos. O autor cita um estudo comparativo de custo da hora de voo para as mesmas aeronaves, tendo como fontes o Departamento de Defesa e a Força Aérea dos EUA (USAF), com resultados apresentando diferenças significativas nos valores.

Outro ponto relacionado a custos é a tendência de redução das frotas, mesmo em países de primeiro mundo. O autor estuda o número de aeronaves de combate em 1990 e em 2016 nas quatro maiores potências europeias: França, Alemanha, Reino Unido e Itália. Nos três primeiros, a redução foi superior a 50%, e na Itália, de 47,5%. Além da redução numérica, ocorre a busca por aeronaves de custo de operação mais baixo: a maior potência do planeta procura soluções de melhor relação custo-benefício para a substituição do avião A-10 e a aeronave Super Tucano aparece como forte concorrente.

Em relação aos drones, Taylor pontua que a “revolução” está apenas começando e que a variedade de modelos demandará muitos homens na pilotagem remota e no processamento das informações. O custo de modelos mais complexos tende a crescer de maneira similar ao de uma aeronave tripulada.

Falar de Poder Aéreo é também falar de indústria de defesa e de suas dificuldades econômicas, por ser em grande parte dependente dos governos, seus principais compradores. Hayward destaca o suporte governamental ao modelo de negócio, no qual o papel do Estado é moldar o ambiente industrial por meio de mecanismos de controle e também por auxílio nas exportações e transferência de tecnologia. Percebe-se uma convivência complementar de conglomerados indus-

triais gigantes com empresas menores, mais ágeis e comercialmente orientadas a projetos de alta tecnologia. Sempre que possível, busca-se também o desenvolvimento de projetos de uso dual, pois as pressões por orçamentos de defesa mais enxutos atingem inclusive países considerados desenvolvidos, como os membros europeus da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN).

## **Perspectivas de evolução do Poder Aéreo em alguns países da OTAN**

Em vários países da Europa (Bélgica, Dinamarca, Itália, Holanda, Reino Unido, Noruega), a aeronave F-35 domina o cenário prospectivo do poder de combate das Forças Aéreas. Ambicioso, esse projeto promete disseminar a tecnologia stealth – antes restrita aos Estados Unidos, no mundo ocidental – aos países participantes e revolucionar as capacidades de fusão de dados e sensoriamento do ambiente. Porém, os custos estimados de aquisição e, principalmente, de operação, representam um fator altamente restritivo.

A Noruega, por exemplo, pretende basear toda a sua frota de combate em apenas um modelo de aeronave, por meio da aquisição de 52 unidades do F-35A, em substituição ao F-16. Essa tendência de maior padronização da frota, com a conseqüente diminuição do número de vetores diferentes, verifica-se em outras Forças Aéreas europeias. Contudo, nas maiores potências do continente (Reino Unido, Alemanha, França e Itália), percebe-se ainda um planejamento que projeta uma diversificação no tipo de aeronaves de combate.

Na aviação de transporte, há várias iniciativas de integração multinacional, com o propósito de economia de meios: criação de esquadrão franco-alemão de C-130J e de centro europeu de treinamento tático, utilização compartilhada de aeronaves de reabastecimento em voo por vários países, por exemplo.

O Reino Unido propicia análise interessante quanto ao futuro planejado para o seu Poder Aéreo. O contexto das Forças Armadas insere-se em uma política mais ampla, na qual o entendimento da importância da OTAN é fundamental, bem como a compreensão do grau de operação conjunta do Ministério da Defesa, que centraliza uma série de serviços e atividades e que abriga suas principais considerações no documento “Revisão Estratégica de Defesa e Segurança” (SDSR, em inglês), cuja edição mais recente é de 2015. Assim, as considerações acerca do Poder Aéreo são complexas, e o foco a seguir na RAF tem aspecto didático, apenas.

A RAF pretende operar os novos F-35 em conjunto com as aeronaves Eurofighter Typhoon e, nesse processo de transição, a desativação das aeronaves Tornado foi postergada para garantir maior capacidade de emprego ar-solo até que haja maior número de aeronaves F-35 em operação.

Destaca-se o componente político na escolha da variante do projeto F-35. Apesar de críticas internas na Força Aérea, todas as 138 aeronaves do Reino Unido que operarão na RAF e na Royal Navy serão da variante F-35B – decolagem



curta e pouso na vertical – adequado à operação nos dois novos porta-aviões em construção, porém com custo mais elevado, menor alcance e menor capacidade de carga, na comparação com a versão F-35A, escolhida pela maioria das forças aéreas dos países participantes do projeto F-35.

Na aviação de transporte, faz-se uso intenso de terceirização nas aeronaves de grande porte. A entrada em serviço das aeronaves A-400M Atlas refletiu o atraso no projeto e se prevê uma redução de 24 para 14 aeronaves C-130J. A aviação de patrulha, que estava inoperante desde a prematura desativação da aeronave Nimrod, aguarda o recebimento das nove unidades da aeronave multimissão P-8 Poseidon. Na aviação de asas rotativas, embora cada força singular mantenha suas unidades, o emprego é centralizado no Comando Conjunto de Helicópteros, no nível do Ministério da Defesa.

A Estratégia da RAF, publicada em 2017, deixa claro a necessidade de crescimento da capacidade das linhas de frente de combate no momento atual, bem como investir na Força Aérea da nova geração – em equipamentos, infraestrutura ou, imprescindivelmente, no homem, como bem elucida o Comandante da RAF, Air Chief Marshal Stephen Hillier:

*We need to grow capability, firstly, to build more resilience, more strength in depth, into a current front-line which is already exceptionally busy and hard-pressed. Second, we need to fill in gaps in our current range of capabilities. And third we need to grow the capabilities which will allow us to apply air and space power and retain our operational advantage in those complex and contested environments.<sup>11</sup>*

Percebe-se a preocupação com a constante adequação das capacidades da RAF. Esse objetivo será concretizado tendo como base o fator humano das próximas décadas e o conceito de “Próxima Geração da RAF” é enfatizado nesse documento, que destaca a sua importância:

*Underpinning all elements of the Next Generation Royal Air Force will be our people. It is not just about having the right number of people with the right skills. It is also about how we think. In the ambiguous, data-rich and complex future operating environment our ability to think differently, challenge the status quo and innovate will be fundamental to success.<sup>12</sup>*

Nessa visão, o combatente do futuro terá que desenvolver formas de

---

<sup>11</sup> HILLIER, Stephen. Discurso do comandante da RAF em abril de 2018, disponível em <https://www.raf.mod.uk/what-we-do/centre-for-air-and-space-power-studies/documents1/speeches-apc18-cas-keynote/>. Acessado em 10 de outubro de 2018.

<sup>12</sup> REINO UNIDO. The RAF Strategy: Focus on our people. Deliver on operations. Grow our front-line, 2017, disponível em <https://www.raf.mod.uk/documents/PDF/Royal-Air-Force-Strategy/>. Acessado em 4 de outubro de 2018. p. 30.

pensamento diferenciado para diminuir o descompasso entre a teoria e a prática do emprego do Poder Aéreo e, para tal, o investimento na educação, formação e preparo dos pilotos será fundamental. Todas essas considerações contemporâneas e visões de futuro influenciam diretamente a organização atual do Poder Aéreo no Brasil.

## **O Poder Aéreo no Brasil**

O Poder Aéreo brasileiro deve ser analisado de maneira ampla, pois possui, além da Força Aérea Brasileira, diversas ramificações civis e militares, como as aviações de asas rotativas da Marinha do Brasil e do Exército Brasileiro, sendo que a primeira ainda conta com um esquadrão de aeronaves de asa fixa A-4 Skyhawk (denominação AF-1), em processo de modernização pela EMBRAER, e a força de superfície planeja adquirir aeronaves Sherpa para transporte na área amazônica.

As iniciativas de interoperabilidade entre as três Forças Singulares relacionadas ao emprego do Poder Aéreo são incipientes, embora haja avanços com a realização de algumas operações em conjunto e com a aquisição do helicóptero de médio porte Airbus H225M, no projeto H-XBR, que recebeu a denominação H-36 Caracal na FAB, HM-4 Jaguar no Exército Brasileiro, e UH-15 Super Cougar na Marinha do Brasil.

A maior concentração de meios do Poder Aéreo militar nacional permanece sob o gerenciamento da FAB, cuja Doutrina Básica foi estudada por Valle Rosa desde a sua primeira edição em 1958, na qual o conceito de Poder Aéreo já continha citações de aviação civil, infraestrutura, indústria aeronáutica e institutos de pesquisa. Na segunda edição, em 1975, houve a mudança de termo de “Poder Aéreo” para “Poder Aeroespacial” e a introdução da expressão guerra revolucionária. A terceira edição da Doutrina Básica da FAB ocorreu em 1990 e, segundo o autor, foi a mais simples de todas, sem referências ao conceito de poder aeroespacial ou a questões de insurgência e, também, sem tratar do conceito de operações conjuntas.

A edição seguinte, de 1997, foi a última antes da criação do Ministério da Defesa e fez referências à nova Constituição do Brasil de 1988 e os conceitos de centro de gravidade, níveis de conflito e operações conjuntas apareceram, pela primeira vez, na Doutrina Básica da FAB. Destaque foi dado a Inteligência, Logística, Liderança e tarefas e missões de Força Aérea. A edição de 2005 foi basicamente uma revisão da anterior, introduzindo elementos de “Comando e Controle e considerações mais detalhadas sobre guerra eletrônica, guerra de informação, guerra cibernética e atividades de apoio, como relação com a mídia, proteção da força e vigilância do tráfego aéreo”.<sup>13</sup> Por fim, Valle Rosa descreve a versão de 2012, influenciada pela experiência internacional obtida pela FAB em exercícios e cursos

---

<sup>13</sup> VALLE ROSA, Carlos Eduardo. Brazilian air power. In: OLSEN, John Andreas (Org). Routledge Handbook of Air Power. Oxon: Routledge, 2018. p. 358.

no exterior. A maior mudança residiu na abordagem por capacidades essenciais, tarefas e ações do Poder Aeroespacial.

Para o planejamento do futuro da FAB, em 2016, houve o lançamento da Concepção Estratégica Força Aérea 100, por meio do documento Diretriz do Comando da Aeronáutica (DCA) 11-45, em alinhamento com a Política Nacional de Defesa e com a Estratégia Nacional de Defesa, com a finalidade de orientar os parâmetros de planejamento estratégico da FAB, até 2041, quando a instituição celebrará o seu centenário. O contexto estratégico descrito no documento é assim detalhado:

As missões da Força Aérea evoluíram significativamente desde os seus primeiros dias. Ao integrar as capacidades relacionadas com meios aéreos e espaciais, proporcionam uma perspectiva mais abrangente, além de velocidade, alcance e liberdade tridimensional, o que modifica a dinâmica de um conflito, proporcionando aos meios de Força Aérea operar de forma diferenciada das demais Forças, pois resulta numa visão holística do conflito, o que algumas vezes pode gerar um desconhecimento pleno das possibilidades associadas ao Poder Aéreo e Espacial.<sup>14</sup>

Nesse sentido, também em 2016 teve início o maior projeto de reestruturação da FAB desde as modificações ocorridas em 1967, com redistribuição de unidades aéreas, a introdução do conceito de “Ala”, a extinção dos Comandos Aéreos Regionais (COMAR) e das Forças Aéreas (FAe), a criação de vários “Grupos de Apoio” pelo país e a separação entre as atribuições de preparo da Força (por meio do Comando de Preparo – COMPREP) e de emprego, por intermédio do Comando de Operações Aeroespaciais – COMAE, dentre outras tantas ações de reestruturação.

As mudanças devem englobar tanto a esfera administrativa como a área operacional, “não apenas na estrutura, mas também no dimensionamento, aplicação, prontidão e postura dos Meios de Força Aérea”.<sup>15</sup> Outro ponto bastante enfatizado é a necessidade de caminhar na consolidação das capacidades no ambiente espacial. As características de aplicação do moderno Poder Aéreo e Espacial se alinham com a redistribuição de meios realizada, segundo a DCA 11-45:

Os pensadores que viabilizam o emprego do Poder Aéreo e Espacial, normalmente, consideram a aplicação de força não de forma geográfica, mas sim funcional, desta forma não dividem uma área de operações, como frentes estraté-

---

<sup>14</sup> BRASIL. Diretriz do Comando da Aeronáutica (DCA) 11-45, 2016, disponível em <http://www.fab.mil.br/Download/arquivos/FA100.pdf>. Acessado em 11 de setembro de 2018. p. 9.

<sup>15</sup> id., ib. p. 14.

gicas ou táticas, buscando montar uma visão mais completa das possibilidades e restrições de emprego na área de interesse. Sendo educados dessa forma, sua perspectiva de tempos e movimentos admite diferenças na aplicação deste Poder, quando comparada aos demais integrantes de outras Forças.<sup>16</sup>

O documento descreve dez possibilidades de atuação: Garantia da Soberania, integridade territorial e defesa patrimonial; Ajuda Humanitária e Mitigação de Efeitos de Desastres; combate a Crimes Transnacionais; Garantia da Lei e da Ordem (GLO); Contribuição para a ordem e a paz mundiais e compromissos internacionais; Salvaguarda de bens e cidadãos brasileiros no exterior; Conflito Regional; Conflitos Externos ao Brasil na América Sul; Espaço Exterior; e Ambiente Cibernético.

Para atuar nesse espectro multifacetado, a Concepção Estratégica elenca sete Capacidades, que são utilizadas sempre de maneira coordenada: Projeção Estratégica de Poder, Superioridade nos Ambientes Aéreo e Espacial, Comando e Controle, Superioridade das Informações, Proteção da Força, Sustentação Logística e Interoperabilidade.

Na busca por tais Capacidades, o Comando da Aeronáutica atua em várias frentes, com destaque para os três principais projetos estratégicos: a aeronave de combate Gripen NG, o avião multimissão KC-390 e o Programa Estratégico de Sistemas Espaciais (PESE).

A aeronave Gripen, somado a modernos armamentos, revolucionará a capacidade de combate da FAB, com desempenho e equipamentos no estado da arte. O KC-390 atesta a pujança da indústria aeronáutica brasileira, como uma aeronave que se alinha aos conceitos de flexibilidade e baixo custo de operação, oferecendo soluções modernas para o Transporte Aéreo Logístico, Lançamento de Cargas, Assalto Aeroterrestre, Reabastecimento em Voo, Combate a Incêndios e Evacuação Aeromédica. O PESE visa a integrar iniciativas e melhorar a governança em área tão sensível para o país, com benefícios para a Defesa e Segurança, Monitoramento e Vigilância da Amazônia e Fronteiras, Patrulha Marítima da Amazônia Azul, Telecomunicações, Inovações na Agricultura, Busca e Salvamento, Proteção Ambiental, Meteorologia e Urbanismo. Um importante marco do PESE foi o lançamento, em 2017, do primeiro Satélite Geoestacionário de Defesa e Comunicações Estratégicas (SGDC).

Pelo exposto nas características dos projetos estratégicos, e somado aos modernos vetores já em operação em todas as aviações na FAB, percebe-se que o dinamismo da introdução de novas tecnologias exigirá, em ritmo cada vez mais intenso, a atualização constante na formação do combatente nos domínios aéreo

---

<sup>16</sup> id., ib. p. 10.

e espacial. Nesse diapasão, a importância das escolas militares de formação de oficiais aviadores, como a EPCAR, é fundamental para desenvolver um modo de pensar ágil e flexível, que permita enfrentar os desafios da era da informação. A Concepção Estratégica “Força Aérea 100” reflete essa preocupação com o seu combatente: “O fator humano permanece no centro das prioridades da FAB. Essa é a razão pela qual o plano estratégico da Força Aérea identifica esta perspectiva como um caminho essencial na trajetória para o futuro da instituição.”<sup>17</sup>

## Considerações Finais

O estudo do Poder Aéreo moderno ainda carece de maior engajamento, pois são poucas as pessoas que se dedicam ao tema. Para entender esse contexto, houve a visitação a autores contemporâneos, com destaque para o trabalho realizado pelo coronel norueguês John Andreas Olsen, que propiciaram uma reflexão sobre as características atuais do Poder Aéreo, hoje considerado como a opção de primeira escolha política para a maioria dos conflitos. Essa reflexão também ofereceu uma visão prospectiva que, mesmo envolta em névoas e incertezas, permite traçar o norte para o planejamento de nossa Força Aérea.

Nesse futuro, o fator humano continuará a ser o elemento decisivo para a concretização dos objetivos. Como “Nascente do Poder Aéreo”, a EPCAR necessita manter-se constantemente atualizada aos desafios das modificações no modo de combater, ligadas ao surgimento de novas tecnologias e, principalmente, relacionadas à maneira de pensar e agir em face a tantas mudanças, pois o piloto de combate passa por um processo de formação complexo e abrangente na busca pela higidez física, intelectual e moral.

## Referências Bibliográficas

- ANRIG, Christian F. Air power in multinational operations. In: OLSEN, John Andreas (Org). **Routledge Handbook of Air Power**. Oxon: Routledge, 2018.
- BERMUDEZ, Antonio Carlos Moretti. Experiência voltada para o futuro. In: **Revista Força Aérea**, agosto de 2018. Ano 23, número 113.
- CLARKE, Michael. Combat air power and political effect. In: OLSEN, John Andreas (Org). **Routledge Handbook of Air Power**. Oxon: Routledge, 2018.
- DOLMAN, Everett Carl. Air-space integration. In: OLSEN, John Andreas (Org). **Routledge Handbook of Air Power**. Oxon: Routledge, 2018.
- HAYWARD, Keith. Air power and industry. In: OLSEN, John Andreas (Org). **Routledge Handbook of Air Power**. Oxon: Routledge, 2018.

---

<sup>17</sup> id., ib. p. 38.

- HENRIKSEN, Dag. Control of the air. In: OLSEN, John Andreas (Org). *Routledge Handbook of Air Power*. Oxon: Routledge, 2018.
- KATSANOS, Anastácio. Inteligência de Mercado. In: **Revista Força Aérea**, Ano 23, n. 113. Action Editora.
- LAMBETH, Benjamin S. Air power anatomy. In: OLSEN, John Andreas (Org). **Routledge Handbook of Air Power**. Oxon: Routledge, 2018.
- MCINNES, Christopher. Command and control. In: OLSEN, John Andreas (Org). **Routledge Handbook of Air Power**. Oxon: Routledge, 2018.
- MEILINGER, Phillip S. Air power theory. In: OLSEN, John Andreas (Org). **Routledge Handbook of Air Power**. Oxon: Routledge, 2018.
- OLSEN, John Andreas (Org). **Routledge Handbook of Air Power**. Oxon: Routledge, 2018.
- OSINGA, Frans. Air strike. In: OLSEN, John Andreas (Org). **Routledge Handbook of Air Power**. Oxon: Routledge, 2018.
- SMYTH, Harvey. Air-land integration. In: OLSEN, John Andreas (Org). **Routledge Handbook of Air Power**. Oxon: Routledge, 2018.
- STEPHENS, Alan. Air power and high command. In: OLSEN, John Andreas (Org). **Routledge Handbook of Air Power**. Oxon: Routledge, 2018.
- TAYLOR, Trevor. Costs of combat air power. In: OLSEN, John Andreas (Org). **Routledge Handbook of Air Power**. Oxon: Routledge, 2018.
- VALLE ROSA, Carlos Eduardo. Brazilian air power. In: OLSEN, John Andreas (Org). **Routledge Handbook of Air Power**. Oxon: Routledge, 2018.



# Sobre os Autores

## **Adriana Iop Bellintani**

Graduada em História pela UFSM (1998), Graduada em Estudos Sociais pelo Centro Universitário Franciscano (1992), Mestre em História Ibero Americana pela PUC-RS (2002), Doutora em História Social pela UnB (2009), Pós-Doutora pela UnB (2011) e Pós-Doutora pela Universidade de Essex, no Reino Unido (2017). Professora de Política Internacional da UFRR.

## **Edson Brandão**

Barbacenense, é artista gráfico, pesquisador de história regional, jornalista e gestor público. Graduado em Ciências Sociais pela UEMG. Chargista, ilustrador e redator do Jornal Cidade de Barbacena. Presidente da Fundação Municipal de Cultura de Barbacena, entre 1993 e 2001. Em 2002, foi Secretário Municipal de Comunicação de Barbacena.

## **Gleison Antônio Somensi**

Graduado em Ciências Aeronáuticas pela AFA (1998). MBA em Gestão Pública pela UFF (2010). Tenente-Coronel Aviador, Comandante do Corpo de Alunos da EPCAR.

## **Marcelo de Miranda Coelho**

Graduado em Matemática – Bacharelado pela UFJF, Mestre em Ciências pelo ITA, Doutor em Ciência da Computação pela UFMG. Professor de Informática do 1º Ano da EPCAR.

## **Maria da Luz Coelho**

Graduada em História pela UFMG, Especialista em História de Minas pela UFSJ, Mestre em Educação pela UFJF. Professora de História do 2º Ano da EPCAR.

## **Mauro Bellintani**

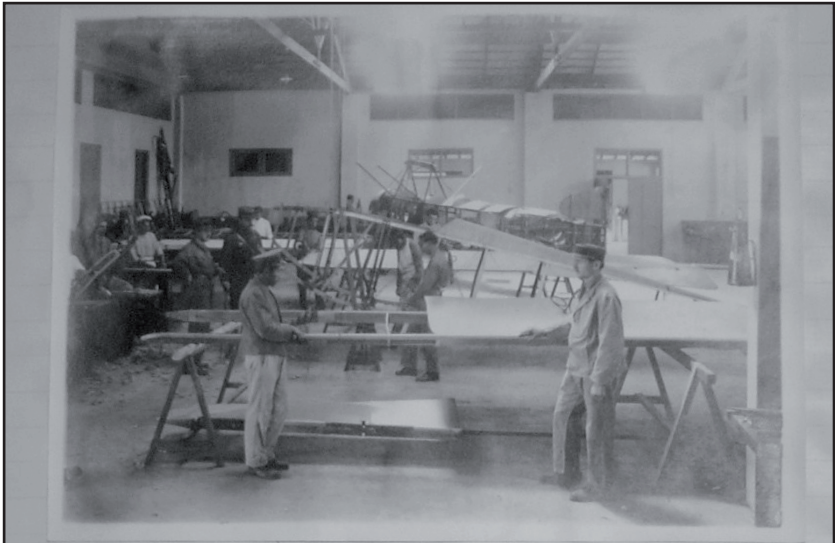
Aluno do CPCAR 1984, Graduado em Ciências Aeronáuticas pela AFA (1990), MBA em Desenvolvimento Avançado de Executivos pela UFF (2009), MBA em Gestão de Processos pela FGV (2015). Brigadeiro-do-Ar, Comandante da EPCAR.



## **Tereza Marta Ribeiro Mendes**

Graduada em Letras e Pedagogia pela UNIPAC, Especialização em Supervisão Escolar, Uso das tecnologias na Educação e Psicopedagogia, Mestranda em Educação na UFSJ, Mestre pela Universidade Politécnica Salesiana do Equador. Pedagoga da Divisão de Ensino da EPCAR.

# Ilustrações



*Réparation des ailes et fuselages*



Ilustração 1: Oficina de aviação no Campo dos Afonsos.  
Fonte: Paris: Arquivo do Ministério das Relações Exteriores da França, dossiê 131, 174-4.



Ilustração 2: Colégio Mineiro de Barbacena.  
Fonte: pasta de fotografias históricas da EPCAR.



Ilustração 3: Laboratório de Química.  
Fonte: Arquivo pessoal de Francisco Tecles.



Ilustração 4: Desfile no Pátio da Bandeira.  
Fonte: pasta de fotografias históricas da EPCAR.



Ilustração 5: Aeronave Gripen NG.  
Fonte: Sgt Johnson. Força Aérea Brasileira.

No decorrer de sua existência, a EPCAR prepara os seus alunos com ensino de excelência para se tornarem os novos cadetes da Academia da Força Aérea (AFA) e posteriormente os principais responsáveis pela defesa do espaço aéreo brasileiro.

