

SÚMULA HISTÓRICA DAS AVIAÇÕES MILITARES E DA FORÇA AÉREA DE PORTUGAL

CORONEL LUÍS M. ALVES DE FRAGA

Resumo

Tal como o título sugere pretende-se, no trabalho, fazer um levantamento dos aspectos mais importantes da evolução e dos feitos mais importantes das Aviações Militares — do Exército e da Armada — em Portugal até se chegar à criação da Força Aérea. Quando em 1952 nasceu o terceiro ramo das Forças Armadas uma nova inflexão histórica ocorria, a qual veio a ganhar contornos diferentes com o conflito que, em 1961, estalou nos territórios ultramarinos da, então, África Portuguesa. Também sobre esta recente caminhada da Aviação nacional se esboçam, naturalmente em resumo, os acontecimentos e a organização da Força Aérea.

Em certos trechos desce-se a pormenores que se julgam dever relembrar e tornar públicos, porque reflectem o conhecimento e o esforço de todos os que, com o seu sacrifício, ajudaram a fazer evoluir as Aviações Militares; noutros evitam-se as minudências, porque o tempo ainda não gerou o distanciamento necessário à boa compreensão de razões e motivos.

Em todo o trabalho quer dar-se uma visão panorâmica de como foi possível passar da Aviação inexistente até à Força Aérea de hoje.

SÚMULA HISTÓRICA DAS AVIAÇÕES MILITARES E DA FORÇA AÉREA DE PORTUGAL¹

CORONEL LUÍS M. ALVES DE FRAGA²

1. OS PRIMÓRDIOS DA AVIAÇÃO EM PORTUGAL

Pode dizer-se que Portugal se entusiasmou muito cedo pela aviação. Com efeito, no Outono de 1909, ou seja, seis anos após o primeiro voo do «mais pesado do que o ar», já Lisboa tomava contacto com o primeiro aeroplano e se fundava o Aero-Club de Portugal. Esta última foi uma iniciativa que partiu de elites militares, em especial pertencentes à Arma de Engenharia, mas foi, também, o embrião para o estabelecimento orgânico da Aviação Militar entre nós. Realmente, a novel associação caracterizou-se por querer logo de imediato estabelecer regras quanto às licenças de voo e quanto à definição dos tipos de aeronaves e aeroportos que deveriam ser adoptados pelo Exército. Foi do Aero-Club de Portugal que nasceu, na sequência da proclamação da República, em 1910, a primeira comissão destinada a estudar a criação da Aviação Militar.

Aquele que, com propriedade, poderá ser chamado o primeiro voo de avião em Portugal, foi realizado no ano de 1910, em 21 de Abril. Tripulava a aeronave, um *Bleriot*, o piloto Taddeoli, que se viu obrigado, por falha mecânica, a fazer uma aterragem forçada poucos quilómetros à frente do hipódromo de Belém, transformado para o efeito em aeroporto, ferindo na cara e na cabeça uma menina de quatro anos que brincava nos campos perto de sua casa (*O Século*, p. 4, 22 de Abril de 1910)³.

¹ O presente trabalho foi inicialmente escrito para ser usado num contexto diferente do da *Revista Militar*, essa a razão pela qual não tem notas de rodapé referindo as fontes de onde foram extractados os elementos mais importantes que se mencionam, contudo, na bibliografia, faz-se clara citação dos autores e obras consultados.

² Tem a especialidade de Administração Aeronáutica e está na situação de reserva. É sócio efectivo da *Revista Militar*, além de professor na Universidade Autónoma de Lisboa. Tem o grau de licenciado em Ciências Político-Sociais e o de mestre em Estratégia, ambos obtidos na Universidade Técnica de Lisboa. É membro do Conselho Científico da Comissão de História Militar.

³ Fez-se aqui alusão a este voo, porque é usual considerar-se como primeiro aquele que foi realizado no dia 27 de Abril pelo piloto Mamet.

Em 1912 iniciou-se, entre nós, verdadeiramente, empenhamento colectivo nacional pela aviação. Foi por essa altura que se mobilizaram interesses particulares para angariar fundos destinados à compra de aeroplanos para equipar o Exército. Foi, também, nesse ano que o Guarda-marinha de Administração Naval Miguel Freitas Homem requereu a sua admissão a qualquer curso que o habilitasse com o *brevet* de piloto-aviador, tornando-se assim o primeiro militar a solicitar tal possibilidade. Não havia ainda nenhuma escola de pilotagem em Portugal.

Tiveram de passar mais três anos para que, em 31 de Dezembro, a *Ordem do Exército* publicasse o regulamento da Escola Militar de Aeronáutica. 1915 acabava, assim, com a criação efectiva da Aviação Militar Portuguesa. Contudo, só em 17 de Julho de 1916 é que se fez o primeiro voo no recente estabelecimento de instrução.

2. A PRIMEIRA ORGANIZAÇÃO DA AERONÁUTICA MILITAR

O contexto nacional que levou ao nascimento da Escola de Aeronáutica Militar foi mais complicado do que aquele que hoje resumidamente se apresenta. Com efeito, o Aero-Club de Portugal, que procurava liderar o processo de criação da Aviação Militar, estabeleceu como doutrina base que o essencial era a escolha de um bom local para a implantação de uma escola de formação de pilotos e, nessa busca, gastou mais de dois anos. Foi só em 14 de Maio de 1914 que saiu publicada a Lei n.º 162, criando o referido estabelecimento.

O terreno escolhido para a construção das infra-estruturas necessárias ao funcionamento da Escola foi o da Quinta do Queimado, nas proximidades de Vila Nova da Rainha, perto da linha de caminho de ferro do Norte e do rio Tejo. As obras necessárias começaram em Abril de 1915 e a instrução iniciou-se em Novembro de 1916. Para a oficialidade do Exército e da Armada entusiasta da pilotagem aeronáutica todo este processo foi lento e rodeado de um perfeccionismo exagerado. Esse facto justifica o motivo pelo qual, em Fevereiro de 1914, um significativo grupo de jovens oficiais fundou uma outra associação aeronáutica, pouco conhecido entre nós: o Centro Nacional de Aviação. No jornal que editavam — o *Voo Mecânico* — propunham-se, em 1 de Abril de 1914, no meio de um conjunto de medidas práticas e pragmáticas, dotar o país com aviões e uma rede de bases aéreas. As sugestões não se traduziram em resultados, contudo, a visão dos entusiastas do Centro Nacional de Aviação era mais ousada e mais de acordo com conceitos de emprego de meios aéreos do que a concretização conseguida.

O Verão de 1914 passou à História, porque em Agosto iniciaram-se as hostilidades que deram origem à 1.^a Guerra Mundial. Quase todos os Governos, em geral e principalmente os europeus e beligerantes, admitiram que se iria tratar de um conflito de curta duração, todavia, no fim do ano já tais esperanças estavam goradas. Quando a Alemanha, em Março de 1916, rompeu as relações diplomáticas com Portugal e foi decidido fazer marchar para França uma grande unidade do Exército, a Aeronáutica nacional limitava-se a ter uma escola na dependência do Serviço Telegráfico que, por seu turno, era um dos vários sobre quem a Arma de Engenharia tinha comando.

Só quando já ia adiantada a experiência estrangeira sobre o emprego dos meios aéreos no campo de batalha é que no nosso país, com o Decreto n.º 4.529, de 29 de Junho de 1918, se criou o Serviço de Aviação Militar que compreendia a Direcção de Aeronáutica Militar, a Comissão Técnica, a Escola Militar de Aviação, a Escola Militar de Aerostação, o Parque de Material de Aviação e as Tropas Aeronáuticas. Estas eram constituídas por unidades de aerosteios e unidades de aviação; é neste contexto que aparece a Esquadrilha Mista de Depósito, inicialmente instalada em Alverca e depois transferida para Tancos, e o Grupo de Esquadrilhas de Aviação «República», sediado na Amadora. A Companhia de Aerosteios esteve, de começo, nas instalações de Alverca, mas depois passou para Tancos.

3. A ESCOLA DE VILA NOVA DA RAINHA

Os primeiros pilotos de avião portugueses foram conseguir os seus *brevets* no estrangeiro. É justa homenagem recordar os seus nomes. Foram onze os oficiais que se ofereceram: Capitão de Cavalaria Salvador Alberto du Courtills Cifka Duarte, Tenente de Cavalaria Francisco Xavier da Cunha Aragão, Alferes de Cavalaria João Barata Salgueiro Valente, Alferes de Infantaria Carlos Esteves Beja — diplomados em França, embora tivessem iniciado o curso nos E. U. A. —, 1.º Tenente da Marinha Artur de Sacadura Cabral, Tenente de Metralhadoras José dos Santos Leite, e Guarda-Marinha de Administração Naval António Joaquim Caseiro — também todos foram brevetados em França; em Inglaterra alcançaram as *suas asas* os Tenentes de Cavalaria Óscar Monteiro Torres e António Maia e o Alferes da mesma Arma Lelo Portela. Finalmente, em França conseguiu ser piloto-aviador o Capitão de Artilharia Norberto Guimarães⁴.

⁴ Porque entre nós a história biográfica ainda ocupa, injustamente, um papel pouco relevante, seria curioso que fossem feitos estudos monográficos aprofundados sobre a vida de cada um destes oficiais, já que, de alguns,

Foi este o núcleo com o qual se deu início à Aviação Militar e dele saíram os primeiros instrutores da Escola de Vila Nova da Rainha, bem como alguns dos aviadores que integraram forças aeronáuticas expedicionárias em territórios do ultramar português.

Eram poucas as aeronaves que existiam em Portugal para começar a instrução, contudo foram reunidas na Escola: um «Deperdussin» tipo B, que foi o primeiro a ficar operacional, um «Maurice Farman/MF4» e um «Avro 500», baptizado com o nome «República». Posteriormente compraram-se dois «Farman/MF11» (Agosto de 1916), cinco «Farman/F40», dois «Caudron G3» e um «Morane Saulnier H», todos chegados em Outubro de 1916.

A instrução de voo era, nessa época, muito rudimentar, sendo essencialmente teórica por falta de aeronaves com dois lugares e duplo comando. Tudo começava em terra com explicações sobre o modo de proceder no ar, depois passava-se a simples «saltos» de descolagem e aterragem sucessivas. Quando o aluno dava provas de saber dominar o avião, voando em linha recta, elevava-se mais do solo e aprendia a curvar no ar (manobra considerada muito difícil por causa da tendência para as aeronaves entrarem em perda⁵). As provas exigidas para a obtenção do *brevet* em Portugal eram constituídas pelos voos, com aterragem e descolagem, no triângulo Vila Nova da Rainha-Vendas Novas-Tancos-Vila Nova da Rainha.

Logo nos primeiros dias de Novembro de 1916 começaram a ir para o ar os alunos do curso que, entretanto, se iniciara e que terminou em Maio do ano seguinte. Foram treze os oficiais que, em cerimónia solene na Sociedade de Geografia de Lisboa, receberam os seus distintivos de piloto-aviadores. A maioria embarcou para França ou para Moçambique.

4. OS AVIADORES PORTUGUESES NA 1.ª GUERRA MUNDIAL

A 1.ª Guerra Mundial para além de um confronto entre sistemas ideológicos diferentes foi, acima de tudo, um conflito de interesses fronteiriços, cujo final passaria, como passou, por um reajustamento do mapa político da Europa e da África. Alguns dos Governos da jovem República portuguesa compreenderam os verdadeiros perigos, quer internos quer externos, que se adensavam no horizonte quanto à manutenção da independência e da

sabe-se que chegaram a desempenhar funções dignas de grande nota e de outros conhecemos vagos contornos de participação política (veja-se, por exemplo, a revista *História* de Setembro de 2001).

⁵ De sustentação, caindo lateralmente sobre uma das asas.

soberania nacionais. Para lhes fazer frente e vencê-los julgou-se que a solução passava por uma beligerância activa nos teatros de guerra africanos, onde a ameaça era directa sobre territórios portugueses, e na Europa onde a ameaça era indirecta, mas não menos grave. Para que Portugal pudesse contar com todos os apoios — financeiros, materiais, militares e diplomáticos — para fazer face ao confronto bélico era necessário que fosse a Grã-Bretanha a solicitar a participação nacional no conflito. Isso veio a acontecer, em Fevereiro de 1916, quando Londres, invocando a velha aliança, solicitou que o Governo da República requisitasse todos os navios alemães e austríacos abrigados em portos nacionais. O estado de guerra foi declarado pelos germânicos e Portugal teve de preparar contingentes militares para combaterem em Moçambique e em França.

No início de Janeiro de 1917 começaram a embarcar para a Flandres francesa as primeiras tropas de um contingente de mais de 55.000 homens que formavam o Corpo Expedicionário Português (C. E. P.) que constituía um Corpo de Exército a duas Divisões. De acordo com a orgânica britânica — à qual Portugal se sujeitava por ir cooperar directamente com os Exércitos daquele aliado — a grande unidade nacional deveria possuir artilharia pesada e aviação. Contudo, este material não foi fornecido atempadamente facto que não impediu que os especialistas seguissem para a zona de guerra.

Quanto à aviação, o C. E. P. fez uso regular, durante o ano de 1917 e começo do seguinte, dos serviços de observação das Esquadrilhas dos Exércitos britânicos aos quais esteve adstrito (I e V). As promessas inglesas, quanto ao fornecimento de material aeronáutico, iam no sentido de no Verão de 1917 serem satisfeitas as requisições nacionais. Contudo, unilateralmente, o Governo britânico, chegado o momento, recusou a cedência de aeronaves a Portugal. Delineava-se, em Londres, um novo futuro para o emprego das tropas portuguesas⁶. A revolução ocorrida em Lisboa, em Dezembro de 1917, que levou à presidência da República o Major Doutor Sidónio Pais permitiu que fosse apoucada à mais insignificante posição a presença portuguesa nos campos de batalha. A ofensiva alemã, começada a 9 de Abril de 1918, tornou viáveis as decisões já combinadas entre os Governos de Lisboa e de Londres, em Janeiro.

⁶ Há historiadores que defendem ter a mudança de atitude da política britânica ficado a dever-se à entrada dos EUA na guerra, o que correspondia a reforçar o teatro europeu com um elevado número de combatentes, dispensando os poucos milhares que os pequenos Estados podiam mobilizar.

No começo da organização do C. E. P., ainda em 1916, foi criada a chamada *Esquadrilha Inicial* cuja finalidade era reunir em Lisboa todo o pessoal necessário ao preenchimento dos quadros de Aviação Militar que iam operar em França. Entretanto, já na Flandres, ficou estipulado que ao Corpo de Exército Português caberia ter três Esquadrilhas: uma de caça e duas de regulação de tiro. O Capitão Norberto Guimarães foi encarregado de, em Paris, obter os meios materiais e de controlar a instrução de adaptação dos pilotos entretanto mobilizados.

Não eram muitos os aviadores que estavam em França, já que faziam parte do grupo de pilotos brevetados no estrangeiro e dos que haviam sido instrutores na Escola de Vila Nova da Rainha. No entanto, por conveniência de serviço, aceitou-se que todos os oficiais que se quisessem oferecer para a Aviação fossem instruídos em escolas francesas. Em 1918 eram trinta.

A recusa britânica do Verão de 1917 e já antes referida, determinou que a maioria dos oficiais pilotos e os seus mecânicos procurasse, por todos os processos e de acordo com o Comando do C. E. P. e com a anuência do Alto Comando Francês, manter-se em França e ser integrada em Esquadrilhas de aviões daquela nacionalidade.

A mudança política ocorrida em Portugal no começo de Dezembro de 1917, que levou à destituição do Presidente da República, também afectou ainda mais directamente o Serviço de Aviação, porque Sidónio Pais ordenou o regresso imediato de todos os oficiais a ele pertencentes. Facto curioso foi que muitos resistiram a essa ordem e permaneceram nos seus postos de combate.

Quando a Grã-Bretanha adoptou a insólita atitude mencionada, ficaram a frequentar escolas de aperfeiçoamento trinta e um pilotos e outros tantos mecânicos, no entanto, só foram aproveitados para o serviço em unidades aéreas francesas treze. A sua distribuição foi a seguinte: *Esquadrilha das Cegonhas* («Spad 65») — Capitão Óscar Monteiro Torres; *Esquadrilha Lafayette* («Spad 124») — Tenentes Santos Leite, Sousa Maya e Lelo Portela; *Esquadrilha de Informação e Ligação 204*, *Esquadrilha da Tunísia* (hidroaviões) e *Esquadrilha de Bombardeamento 218* — Tenente Antunes Cabrita; *Esquadrilha dos Lobos* («Spad 79») — Tenentes António e Luís da Cunha e Almeida; *Esquadrilha 158* («Nieuport») — Capitão José Joaquim Ramires e Tenente Salgueiro Valente; *Esquadrilha C – 278* («Sopwith») — Tenente Jones da Silveira e Alferes Santos Moreira; *Esquadrilha Salmson*

262 — Tenentes Pereira Gomes e Ulisses Alves. Todos, sem excepção, mereceram rasgados louvores dos seus comandantes e alguns foram, até, condecorados com significativas veneras.

Também para Moçambique seguiu, no Verão de 1917, uma Esquadrilha de Aviação que se instalou em Mocímboa da Praia. Era uma pequena unidade aérea — a primeira que se formou em Portugal — com três pilotos, três observadores e três mecânicos, equipada com três «Farman F-40» oriundos da Escola de Vila Nova da Rainha. O Comando das Forças Expedicionárias não soube como utilizar os aeroplanos de que dispunha nas operações militares conduzidas no Norte de Moçambique, daí que pouca ou nenhuma vantagem para a campanha tenha advindo da presença da Aviação na colónia.

5. A AVIAÇÃO NAVAL⁷

Em Portugal, a primeira vez em que se procurou estabelecer a autonomia da utilização marítima dos aviões foi aquando da criação da Escola de Aeronáutica Militar, em Vila Nova da Rainha. Na verdade, o regulamento previa a existência de uma Secção de Marinha para instrução e uso dos hidroaviões.

Como consequência da 1.^a Guerra Mundial, formou-se a Aviação Naval que surge no seguimento da publicação do Decreto 3.395, de 28 de Setembro de 1917, que criou o, então, designado Serviço de Aviação da Armada. No mesmo diploma previa-se o funcionamento da Escola de Aviação Naval do Bom Sucesso. A legislação vinha confirmar uma série de acções adoptadas no começo de Janeiro de 1917 pelo Ministro da Marinha que havia mandado comprar dois pequenos hidroaviões do tipo «F. B. A». destinados à fiscalização aérea da barra do Tejo. Por falta de instalações apropriadas foram mandados para Vila Nova da Rainha onde se procedeu à sua montagem.

⁷ O pouco relevo que aqui damos à Aviação Naval resulta de vários factos: com exclusão das grandes viagens aéreas, foi pequena a intervenção do Serviço no desenvolvimento da aviação entre nós; o esforço e empenhamento dos meios foram sempre muito limitados, excepto no período que se iniciou com a 2.^a Guerra Mundial; na Armada a especialidade de piloto-aviador nunca atingiu sequer a importância de uma especialidade autónoma, formando um quadro específico, ao contrário do que aconteceu no Exército onde a Aviação Militar teve honras de Arma. Toda esta situação não é de estranhar se se tiver em conta que a marinha de guerra portuguesa contava, nas décadas de 30/40 do século XX, com dois avisos de 1.^a classe (que tinham um hidroavião embarcado), dois avisos de 2.^a classe, quatro contra-tropeiros, três submarinos, duas canhoneiras, um petroleiro, um navio hidrográfico e um navio-escola (à vela).

No começo do ano seguinte instalou-se na doca do Bom Sucesso, junto à Torre de Belém, o primeiro Centro de Aviação Naval, como resultado da publicação do Decreto 3.743, de 5 de Janeiro de 1918, que criou a Direcção dos Serviços de Aeronáutica Naval. O Capitão-Tenente Sacadura Cabral foi encarregado, pelo Ministro da Marinha, de organizar o novo serviço aéreo. No início do ano chegaram a Lisboa os primeiros oficiais da Marinha que haviam ido ao estrangeiro obter o *brevet* de pilotos-aviadores. Tratava-se dos Tenentes Azeredo Vasconcelos, Adolfo Trindade, Ferreira Rosado e Santos Moreira. Com eles iniciou-se a vigilância aérea da barra do Tejo, tendo sido reforçado o material na altura existente com a aquisição de mais alguns hidroaviões do tipo «D. D» e «Tellier».

Convirá referir que o Governo Português havia cedido à Marinha Francesa o direito de instalação de uma pequena base aérea, em S. Jacinto, próximo de Aveiro, para que montasse um serviço de vigilância anti-submarina da costa norte de Portugal. No final da Guerra os Franceses recolheram ao seu país, mas o Governo Português comprou todo o material que existia nas instalações, dando, deste modo, origem à primeira base aérea com funções operacionais no território nacional.

No fim do ano de 1919 a Marinha adquiriu, em Inglaterra, dois hidroaviões bimotores do tipo «F.3», com 350 cavalos de potência que vieram a voar até Lisboa.

Também o Governo Português, durante a 1.^a Guerra Mundial, cedeu uma base aero-naval à Marinha dos Estados Unidos da América, em Ponta Delgada. No começo do ano de 1919 a Armada Portuguesa entrou na posse da referida base e de quatro hidroaviões «Curtiss HS 21», baptizando-a com a designação de Centro de Aviação Naval de Ponta Delgada.

No ano de 1927 foi organizado, em Macau, um Centro de Aviação Naval que se manteve activo até 1930, tendo sido novamente tornado operativo nas vésperas da 2.^a Guerra Mundial.

O fim dos anos da década de 20 e todos os da seguinte foi um tempo que serviu para a Aviação Naval se equipar, de tal forma que, em termos gerais, se pode dizer terem os seus efectivos em aeronaves passado da escassa dezena para mais de setenta aparelhos de vários tipos e com diferentes funções. Durante a 2.^a Guerra Mundial a frota aérea da Marinha foi ampliada e renovada de tal modo que da Grã-Bretanha se receberam mais de cinquenta aeronaves. No pós-guerra foram adquiridos mais 44 aparelhos que substituíram os anteriores.

As infra-estruturas em terra, para além das que já existiam, ampliaram-se com a construção, pouco antes do começo da 2.^a Guerra Mundial, da base do Montijo que se destinou a substituir o velho Centro do Bom Sucesso.

Nos trinta e cinco anos de existência da Aviação Naval foram muitos e notáveis os serviços por ela prestados ao País e à Aeronáutica, sendo de realçar, pela sua grandeza, a 1.^a travessia aérea do Atlântico Sul, levada a cabo pelos Comandantes Gago Coutinho e Sacadura Cabral⁸.

6. O GRUPO DE ESQUADRILHAS DE AVIAÇÃO «REPÚBLICA»

Acabada a guerra, em finais de 1918, as sobras de material bélico eram muito grandes em todos os países aliados e aqueles cujos recursos financeiros se apresentavam mais debilitados tiveram oportunidade de refazer os seus arsenais a custos de ocasião. Por outro lado, o próprio conflito veio chamar a atenção para a necessidade de possuir o armamento que tinha evoluído durante os últimos quatro ou cinco anos; foi o caso das metralhadoras, dos submarinos, dos carros de combate e, acima de tudo, dos aviões.

A guerra aérea tinha-se tornado uma realidade, demonstrando que havia, pelo menos, duas vertentes de emprego fundamentais: a estratégica (sobrevoando áreas muito distantes da frente e, através do bombardeamento, molestando o moral e a comodidade das populações civis — primeira manifestação da *guerra total*), a tática (sobrevoando as tropas empenhadas e bombardeando os depósitos à retaguarda onde a artilharia pesada não chegava, bombardeando as primeiras linhas como acção de reforço da artilharia de campanha, observando o adversário e todos os seus movimentos suspeitos e, finalmente, fazendo combater entre si os aeroplanos naquilo que seria a primeira manifestação de lutar aérea).

As razões apontadas foram suficientes para que em Portugal, logo no início do ano de 1919, se criasse a primeira unidade aérea operacional — o chamado Grupo de Esquadrilhas de Aviação «República». Realmente, o Decreto n.º 5.141, de 15 de Fevereiro, «atendendo aos importantes serviços que a aviação pode prestar quer como elemento de informação do

⁸ Em abono da verdade, teremos de deixar mencionado o papel que a Aviação Naval teve no levantamento cartográfico da costa portuguesa e das costas dos territórios de Angola e de Moçambique e, também, da prontidão operacional alcançada durante a 2.^a Guerra Mundial, em especial através da existência de uma Esquadra de aviões interceptores anexa a uma outra do Exército sediadas no, então, recente aeroporto da Portela de Sacavém.

comando, quer como elemento de observação para a artilharia, quer como elemento de combate e destruição, quer ainda como factor moral» estabeleceu que fosse criado um Grupo Misto de Esquadrilhas de Aviação composto, provisoriamente, por cinco aeroplanos de combate «Spad 180 H. P.» e dez aeronaves de bombardeamento «B. R. 300 H. P.». À primeira eram destinados doze pilotos-aviadores incluindo o comandante; à segunda, nove pilotos-aviadores e nove observadores aéreos.

A localização da nova unidade obedeceu ao mesmo princípio que tinha norteado a escolha de Vila Nova da Rainha: a proximidade a uma linha de caminho de ferro; é que, no começo do século XX, em Portugal, a rede de estradas ainda não era nem suficiente, nem cómoda para servir unidades militares e o transporte de material tinha de se fazer basicamente por via férrea. A opção recaiu sobre um povoado próximo de Lisboa, típico pelo ambiente pitoresco que até então o rodeara: a Amadora.

Na escolha não foi desprezado o facto de já haver ligação da, ainda na altura, designada Porcalhota à causa aeronáutica que resultava da existência de um terreno suficientemente plano que tinha permitido alguns feitos de pequena envergadura no domínio das experiências aéreas, as quais nem sempre foram bem sucedidas.

Construiu-se de raiz um aquartelamento para acomodar tropas e material e aplanou-se o terreno que iria servir de pista de aterragem. Era o berço da aviação operacional do Exército.

A unidade só foi extinta no dia 5 de Dezembro de 1938, tendo cumprido durante 19 anos a sua finalidade básica. A desactivação resultou da inaptidão dos terrenos e da localidade para satisfazer à novas exigências técnicas dos aviões que, entretanto, se foram construindo.

Não se pode, todavia, esquecer que da pista do G. E. A. R. partiram, como a seu tempo se verá, quase todas as aeronaves portuguesas que se aventuraram nas grandes viagens marcantes da conquista dos céus pelos aviões da Cruz de Cristo.

Ainda hoje restam os edifícios principais do antigo Grupo de Esquadrilhas, servindo de aquartelamento aos alunos dos primeiros anos da Academia Militar.

7. ESCOLA MILITAR DE AVIAÇÃO

Como já se referiu, em Junho de 1918, foi organizado, pela primeira vez, o Serviço de Aeronáutica Militar e estabeleceu-se a existência de duas Escolas: uma de Aviação e outra

de Aerostação. A primeira tinha como finalidade a preparação dos oficiais pilotos-aviadores e observadores de aeronáutica.

Dada a insalubridade dos terrenos de Vila Nova da Rainha e o facto de estar a chegar ao seu termo o contrato de arrendamento, optou-se por escolher um novo espaço, próximo de Lisboa e da via férrea para nele instalar a Escola. A zona de Sintra já em tempos mais recuados tinha sido alvo da exploração dos membros da comissão do Aero-Club de Portugal que nela haviam achado condições para a instalação do primeiro estabelecimento de ensino de pilotagem. No final de 1919 a escolha recaiu sobre os terrenos situados na várzea fronteira à serra de Sintra, que pertenciam ao Estado, designados por Granja do Marquês (por terem sido herança recebida pelo Marquês de Pombal de seu avô, Sebastião de Carvalho). Ali tinha funcionado, durante muitos anos, a Quinta Regional de Sintra que mais não era do que um colégio destinado a preparar técnicos devidamente habilitados em questões de lavoura.

As primitivas instalações, ocupadas em 5 de Fevereiro de 1920, misturaram o tipicismo da ruralidade de uma quinta com o improvisado de uma unidade militar nascente.

A nova Escola teve a particularidade de ser comandada por um Major piloto-aviador (Cifka Duarte) em vez de um oficial de Engenharia. A guarnição inicial era extremamente reduzida (cerca de sessenta praças enquadradas por uma meia dúzia de sargentos e quatro oficiais pilotos).

No Outono de 1920 começou a instrução do primeiro curso frequentado por seis oficiais que ganharam os seus *brevets* em Fevereiro de 1921. A regularidade na formação de pilotos-aviadores não foi constante e só em 1924 se estabeleceram normas de procedimento e programas de instrução.

Em 1925 a Escola operava com catorze «Caudrons G3» usados na instrução básica de voo e outros tantos «Avro 504» na de transição; para aperfeiçoamento havia um «Bréguet», três «Vickers», seis «Nieuport» e três «Spad».

Mais tarde, em 1928, a designação de Escola Militar de Aviação foi alterada para Escola Militar de Aeronáutica, em consequência de ter passado a Escola Militar de Aerostação para Alverca integrando-se na Companhia daquela especialidade a qual originou, depois, o Batalhão de Aerosteiros.

Foi por esta altura que a Escola Militar de Aeronáutica esteve sem funcionar durante seis anos, dado que não houve necessidade de formar novos pilotos-aviadores (excluindo um curso de transformação de observadores aeronáuticos em pilotos). No ano de 1934 a Escola

voltou à actividade para que havido sido criada e no seguinte foi dada a possibilidade de praças de pré frequentarem o curso de pilotagem.

A aeronáutica estava em pleno desenvolvimento e, por isso não é de estranhar que em 1937 se tenha verificado uma outra reforma da, então, 5.^a Arma do Exército, dotando-a de um Comando Geral, entregue a um oficial general, e que as unidades tenham adoptado nova designação: Bases Aéreas. Esse foi o motivo porque a Escola Militar de Aeronáutica (antiga Escola Militar de Aviação) perdeu a sua autonomia enquanto unidade para ser incorporada na recém criada Base Aérea n.º 1, sediada nos mesmos terrenos.

A Escola cumpriu bem a sua missão, pois que, no espaço de doze anos, nem sempre consecutivamente, formou cento e trinta e cinco pilotos-aviadores.

8. ORGANIZAÇÃO DA ARMA DE AERONÁUTICA

Os efectivos do Exército Português, no fim da 1.^a Guerra Mundial, mantiveram-se muito grandes, porque se geraram pressões sociais no sentido de não mandar para a situação de desemprego todos os graduados que haviam arriscado a vida pela causa da Liberdade. A vida militar ganhou, nos anos que se seguiram, uma extraordinária carga de ociosidade e sub-aproveitamento. Os militares foram, nessa época, um encargo orçamental pouco ou nada produtivo⁹. Em 1935 e 1937, mais de uma dezena de anos sobre o final da Guerra, tendo aproveitado o envelhecimento dos quadros permanentes, o Governo determinou reorganizações no seio das Forças Armadas, em especial no Exército, com vista a reduzir os efectivos e a dimensioná-los de acordo com as necessidades estratégicas e as capacidades financeiras do país. A reforma de 1937 atingiu a Aviação Militar.

Organicamente a Aeronáutica Militar compreendia, em tempo de paz: o Comando Geral, com um Comando da Defesa Terrestre Contra Aeronaves, Bases Aéreas, Campos Bases, Esquadrilhas de Aviação de Informação, integrando Esquadrilhas de Reconhecimento e de Observação, independentes ou agrupadas, Esquadrilhas de Aviação de Caça,

⁹ A crueza da nossa afirmação poderá chocar sensibilidades hiper-apuradas, no entanto, isso só acontece por desconhecimento da ambiência militar que então se vivia. Realmente, entre 1919 e 1940 os excessos de efectivos levavam-nos a uma constante disponibilidade para entrarem nas mais variadas intencões político-militares, fossem atentatórias da democracia, antes de 1926, ou da ditadura, depois dessa data. Escamotear esta situação é procurar branquear a História, através de ignorar a verdade... isso, nenhum historiador aceita como boa forma de relatar o passado.

independentes ou agrupadas, Esquadrilhas de Aviação de Bombardeamento, independentes ou agrupadas, uma Companhia de Aerosteiros, adstrita à Arma de Artilharia, uma Escola Prática adstrita a uma Base, um Depósito de Material de Aviação, um Depósito de Material de Aerostação e um Depósito de Mobilização de Pessoal.

Eram três as Bases Aéreas: em Sintra, na Ota (que estava a acabar de se construir) e em Tancos. A Escola Prática da Arma situava-se em Sintra, composta por um Grupo Escolar com duas Esquadrilhas de Observação e uma Esquadrilha de Instrução e Treino. Incluía, também, o Campo de Espinho destinado a treinos reais de tiro e bombardeamento. Em Lisboa havia o Campo Base da Portela junto ao novo aeroporto que, nesse ano recuado de 1938, também ainda estava em fase de conclusão; nele teria a sua sede uma Esquadrilha de Caça. Na Base da Ota sediar-se-iam os seguintes meios: uma Esquadrilha de Caça, um Grupo de duas Esquadrilhas de Bombardeamento de dia e outro de duas Esquadrilhas de Bombardeamento de noite. Na Base de Tancos ficariam instaladas uma Esquadrilha de Aviação de Caça, uma Esquadrilha de Reconhecimento e um Grupo de três Esquadrilhas de Observação.

A composição de cada Esquadrilha seria: de Caça, quinze aeronaves; de Bombardeamento, cinco aviões; de Reconhecimento e de Observação, nove aeronaves cada uma. Ao todo previa-se que a Aeronáutica Militar tivesse 20 aviões de bombardeamento, 45 de caça, 9 de reconhecimento e 45 de observação. Era uma pequena força já considerável para um país que estava a racionalizar os gastos e os meios.

Para activar operacionalmente estes 119 aviões, a Lei previa a existência de 97 oficiais aviadores, 39 sargentos pilotos (entre 1.ºs, 2.ºs sargentos e furriéis), 38 cabos pilotos, 214 mecânicos (entre sargentos e cabos), 37 radiotelegrafistas (entre sargentos e cabos) e 10 sargentos-ajudantes de quaisquer especialidades. Para serviço terrestre estavam previstos 3 sargentos-ajudantes, 19 primeiros-sargentos, 11 segundos sargentos e 24 furriéis.

A nova organização pretendia que a Arma de Aeronáutica apresentasse uma maior juventude do que as restantes, por isso os limites de idade para passagem à reserva eram menores, em média, quatro anos.

Nem toda a reforma prevista na Lei chegou a ser cumprida como resultado da eclosão da 2.ª Guerra Mundial, no Verão de 1939, facto que veio impossibilitar o reequipamento em material de voo. Contudo, adquiriram-se quatro biplanos «Hawker Hind» (bombardeamento ligeiro), uma Esquadrilha de Caças «Hawker Fury», três biplanos «de Haviland DA 84 – Dragon», dez bombardeiros «JU 52», quinze caças biplanos «Gloster

Gladiator II», dez «Junkers JU 86 e dez «Breda Ba 65-Bis» que acabaram sendo destruídos no solo pela queda do hangar, em Sintra, como consequência do ciclone que assolou o país em 1941.

9. AS GRANDES VIAGENS AÉREAS

O fim da 1.^a Guerra Mundial foi, para a Aviação, um tempo de desafio por todo o mundo graças aos avanços tecnológicos que os anos de conflito haviam conseguido. Às aeronaves instáveis de 1914 contrapunham-se, em 1920, aparelhos mais capazes, mais autónomos, mais fiáveis, mais manobráveis, enfim, mais seguros. No começo da década, finda a guerra, já se conseguiam estabelecer comunicações telegráficas entre o solo e os aviões, já se alcançavam altitudes consideráveis, já se alterava o número de rotações do motor, já se media a velocidade aparente de deslocação. Quer dizer, tinha chegado o momento de conseguir testar as aeronaves para outros fins que não fossem só os exclusivamente militares. Em quase todos os países houve entusiastas da Aviação que quiseram pôr à prova as suas capacidades pessoais e as das máquinas que pilotavam; Portugal não escapou à regra. O tempo da Aventura prolongou-se pela década de 30 do século XX. As grandes viagens cruzando os ares, batendo recordes, foram vividas como uma epopeia dos Povos.

Cronologicamente e como meio de prova do valor aeronáutico pode dizer-se que o primeiro grande *raid* aéreo dos aviadores portugueses resultou em um falhanço quanto ao objectivo inicial: ligar Paris a Lisboa sem escala. Na verdade, os pilotos — Sousa Maya e Lelo Portela — tiveram de aterrar em Bordéus e Arevalo, antes de pousarem na Amadora. A aeronave utilizada foi um «Breguet 14-T2» que, devido a avarias sucessivas, acabou cobrindo os 1.248 Km do percurso em dois troços. Os dois pilotos eram acompanhados pelos mecânicos Manuel Gouveia e Fernando de Sousa.

A segunda grande viagem, já arriscando sobrevoar o mar, foi em 1920 quando Sacadura Cabral, Azevedo e Silva, Ferreira Rosado e Santos Moreira, todos pilotos da Aviação Naval, acompanhados dos mecânicos Roger Soubiran, Domingos Barreiros, Ernesto Costa e David dos Santos, trouxeram dois hidroaviões bimotores «Fairey 3» de 550 c. v. de Calshot, em Inglaterra, para Lisboa, com escala em Brest e Ferrol. Percorreram 1.892 Km em 11 horas e 22 minutos.

Estas duas expedições aeronáuticas foram o despontar de uma série que, logo no ano seguinte, se iniciou com um acto verdadeiramente histórico e grandioso. Realmente, em

Março de 1921, num dos hidroaviões antes referidos, Sacadura Cabral e Ortins de Bettencourt, como pilotos, Gago Coutinho como navegador e Roger Soubiran como mecânico, voaram, sem qualquer apoio naval ou radiotelegráfico, de Lisboa ao Funchal. Foi a primeira vez que no mundo se aplicou à aviação a navegação astronómica e, também, pela primeira vez se conseguiu uma total precisão no voo, controlando a aeronave e o vento de modo a, sem erros nem escalas, chegar, dentro dos limites da autonomia, ao ponto que previamente se tinha determinado. Percorreram-se 982 Km sobre o Atlântico, usando métodos científicos de determinação e correcção da rota, que possibilitavam feitos maiores e mais ousados.

Realmente, no ano seguinte, em 1922, a 30 de Março, Sacadura Cabral e Gago Coutinho deram início aquela que iria ser a mais temerária aventura aeronáutica portuguesa: ligar Lisboa ao Rio de Janeiro. Fizeram-no tendo de utilizar três hidroaviões «Fairey F III-D», porque o primeiro afundou-se junto aos Penedos de S. Pedro e S. Paulo, pequenas erupções rochosas em pleno Atlântico Sul, com pouco mais de 200 metros de comprimento. O segundo perdeu-se, também, por avaria do motor, entre os Penedos e a ilha de Fernando de Noronha.

Pese embora todos os contratemplos, a viagem foi um êxito mundial, não só por ter sido a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, mas, principalmente, por ter usado métodos científicos de navegação astronómica que deram garantias de uma excepcional precisão a qual ultrapassou todos os feitos anteriores quando o troço Porto Praia-Penedos foi completado com extraordinário rigor.

Foram várias as escalas da viagem; a primeira ligou Lisboa a Las Palmas, depois seguiu-se Las Palmas-Gando; daqui até S. Vicente, em Cabo Verde; depois, no mesmo arquipélago, passaram para Porto Praia donde rumaram aos Penedos; em Fernando de Noronha voltaram ao ponto de perda do primeiro hidroavião e quiseram regressar à ilha, tendo sofrido nova avaria. Retomada a viagem com outra aeronave igual seguiram para Recife, Baía, Porto Seguro, Vitória e Rio de Janeiro.

A viagem durou, em tempo de voo, 62 horas e 26 minutos e a distância percorrida foi de 8.383 Km.

Na Primavera de 1924 iniciaram a longuíssima viagem aérea Lisboa-Macau os pilotos militares José Manuel Sarmiento de Beires e António Jacinto da Silva Brito de Pais, acompanhados do mecânico Manuel Gouveia, a bordo de um «Breguet Br. 16-Bn2», baptizado com o sugestivo nome de *Pátria*. Os pilotos portugueses voaram 115 horas e 45

minutos e percorreram a distância de 16.380 Km. Em consequência da necessidade de fazerem uma aterragem forçada na aldeia indiana de Bhudana o *Pátria* ficou tão danificado que se tornou impossível repará-lo para continuar viagem. Contudo, em Portugal, o jornal *O Século* levava a efeito uma subscrição pública para costear os gastos do *raid* e as receitas eram já de tal monta que deram para os pilotos poderem comprar ao Governo Indiano um aparelho «De Havilland D. H. 9A», equipado com um motor «Liberty», o que permitiu seguir viagem.

Ao sobrevoarem Macau o estado do tempo não oferecia condições para ser feita uma aterragem em segurança daí que tenham rumado para Cantão, mas uma avaria no motor obrigou a uma aterragem na aldeia chinesa de Sachem, mais ou menos a dois quilómetros de distância da cidade de Shum-Chum. Estava concluído o primeiro grande *raid* aéreo dos Portugueses.

Iniciou-se, com esta viagem tão longínqua, um ciclo que ia na linha dos tempos que se viviam. Com efeito, depois da beligerância portuguesa na 1.^a Guerra Mundial que havia sido apresentada como uma forma de preservar o património ultramarino, gerou-se a opinião de que a sobrevivência desafogada de Portugal dependia da capacidade de desenvolver os territórios de além-mar, em especial os de Angola e Moçambique. Consciente ou inconscientemente os aviadores militares centraram a sua atenção sobre as ligações aéreas que poderiam vir a ser estabelecidas entre o Portugal ibérico e as parcelas de território espalhadas pelo mundo e herdadas dos séculos passados ou da, ainda recente, Conferência de Berlim.

Em 1925 uma outra viagem teve lugar; esta foi para Bolama, antiga capital provincial da actual Guiné-Bissau. O ponto de partida foi a pista da Amadora, em 27 de Março. Pilotava o «Breguet Br. 14 A2» o aviador militar Joaquim Sérgio da Silva que levava como navegador José Pedro Pinheiro Correia e como mecânico Manuel António. Fizeram escala em Casablanca, Agadir, Cabo Juby, Vila Cisneros, S. Luís e Dacar, antes de aterrarem em Bolama. Foram voados 4.060 Km em 31 horas e 31 minutos e gastaram seis no *raid*.

Dois anos depois, em 1927, tem lugar mais um feito verdadeiramente grandioso da Aviação de Portugal: a travessia nocturna do Atlântico Sul.

Em Janeiro de 1927 foi comprado pela Aviação Naval, em Itália, um hidroavião de casco, «Dornier Do j Wal» que foi trazido para Alverca e baptizado com o nome de «Argos».

Com esta aeronave tencionava o oficial da Armada José Cabral empreender a volta ao mundo segundo uma rota inversa à que Fernão de Magalhães seguira no século XVI. No

entanto, porque foi colocado em Macau, viu-se obrigado a desistir do projecto, cedendo a sua execução aos restantes companheiros de aventura: os pilotos Sarmiento de Beires e Duvalle Portugal, o navegador Jorge de Castilho e o mecânico Manuel Gouveia, todos do Exército. Os planos foram alterados e decidiu-se rumar primeiro ao Brasil.

Partidos de Alverca, foram amarar a Casablanca, Vila Cisneros e Bolama (na actual Guiné-Bissau). Aqui surgiram dificuldades de ordem técnica que levaram a ter de deixar em terra o piloto Duvalle Portugal para aumentar a autonomia da aeronave e tentarem fazer a viagem até à ilha de Fernando de Noronha. O que havia de inédito na travessia do Atlântico Sul é que ela ia ser tentada de noite. Todos confiavam na extraordinária capacidade de Jorge de Castilho como herdeiro das qualidades científicas de Gago Coutinho. E não se enganaram! Os 2.595 Km que os separavam da ilha brasileira foram vencidos na noite de 16 para 17 de Março em 18 horas e 11 minutos. A navegação astronómica a bordo dos aviões tinha alcançado a sua carta de alforria pela mão e o saber dos Portugueses.

O resto da viagem foi feito em sucessivas tiradas até Natal, Recife, Baía e Rio de Janeiro onde os aviadores tiveram uma recepção apoteótica.

Em Setembro de 1928, utilizando dois «Vickers Napier Valparaiso» (os mais modernos aviões, então, existentes em Portugal), equipados com motores com a potência de 450 c.v., partiram da Amadora os pilotos Celestino Pais de Ramos e António Oliveira Viegas, levando João Esteves como observador e Manuel António como mecânico, rumo a Moçambique. Tratava-se de uma longa viagem, patrocinada pela Associação Comercial de Lisboa, cuja finalidade era estudar a possibilidade de articular a cooperação aérea com as tropas terrestres estacionadas nos territórios ultramarinos de África. Foram voados 17.397 Km em 94 horas e um minuto até pousarem em Lourenço Marques (hoje Maputo).

Com esta viagem ficou demonstrado que era possível fazer deslocar meios aéreos de Portugal para os territórios ultramarinos de África desde que houvesse a necessária cooperação com as potências que detinham a soberania sobre os pontos onde foram feitas escalas.

No começo da década seguinte continuou a política de ligação aérea experimental com outros territórios coloniais portugueses e foi assim que, logo no ano de 1930, foi feito o voo de Amadora a Goa. Foram pilotos do «Puss-Moth Gipsy III», baptizado com o nome de «Marão», Moreira Cardoso e Sarmiento Pimentel. Demoraram 18 dias para percorrerem, com várias escalas, a distância de 8.914 Km, voando 71 horas e 25 minutos.

Em 1934, pilotando uma aeronave civil, «Leopard-Moth» com 120 c.v. de potência e baptizada com o nome de «Díli», Humberto Cruz e o mecânico António Gonçalves Lobato levaram a cabo a extraordinária proeza de partirem da Amadora, voarem até Díli, em Timor Leste, e regressarem à Amadora. Descolaram no dia 25 de Outubro e pousaram, finalmente, na pista do G. E. A. R., em 21 de Dezembro. Voaram 268 horas e 25 minutos e percorreram 42.670 Km.

No ano seguinte realizou-se a viagem que veio a ser designada por «cruzeiro às colónias».

A Europa vivia a euforia imperial dos anos 30 e o Governo Português não quis deixar de marcar o seu empenhamento na presença colonial em África, fazendo deslocar uma força aeronáutica significativa a Angola e a Moçambique. Assim, partiram da pista da Amadora um «Junkers W 34 L» e oito «Vickers Jupiter». Ao todo iam no cruzeiro doze pilotos, a saber: Cifka Duarte, Ribeiro da Fonseca, Pinheiro Correia, Pinho da Cruz, Oliveira Viegas, Amado da Cunha, José Pimenta, Joaquim Baltazar, Moreira Cardoso, Fernando Tártaro, Humberto da Cruz e Manuel Gouveia. Acompanhavam-nos sete mecânicos. Foram muitas as escalas efectuadas e, por isso, dilatado o tempo da deslocação (de 14 de Dezembro a 30 de Janeiro). Esta foi, talvez, a última tentativa de marcar com longas viagens a salutar competição entre os aviões da Cruz de Cristo e os dos restantes países do mundo.

10. PORTUGAL E A 2.ª GUERRA MUNDIAL

A segunda metade da década de 30 foi vivida na Europa debaixo de uma tensão significativa, já que as nuvens da política internacional se adensavam anunciando um conflito de largas proporções. Talvez o mais significativo desses indícios tenha sido a Guerra Civil de Espanha. Efectivamente, o confronto fratricida que se iniciou em 1936 no país vizinho, não se confinou à luta entre irmãos do mesmo sangue, porque, indo mais longe, dado tratar-se, afinal, da oposição de concepções políticas que em qualquer Estado podiam ser adoptadas, acabou envolvendo, ao serviço de ambos os campos, voluntários de quase todo o mundo.

A proximidade geográfica e a simpatia política do Governo Português pelas tropas revoltadas contra o Poder legítimo — embora contestado por alguns sectores sociais — de Espanha, determinou que, sem carácter oficial declarado, houvesse um significativo empenhamento militar na guerra, envolvendo homens que serviram nas tropas do General Francisco Franco. A Arma de Aeronáutica não se eximiu a essa teia. As circunstâncias

políticas que perduraram na península ibérica até aos meados da década de 70 impossibilitaram que os investigadores históricos conseguissem identificar os Portugueses que serviram, também, na Aviação governamental espanhola durante a Guerra Civil. Esse motivo justifica que se lhes não possa fazer a merecida referência igual àquela que se dedica aos que estiveram ao lado das tropas nacionalistas.

O Governo Português para camuflar, mas coordenar dentro do possível, o empenhamento de militares profissionais e milicianos no conflito vizinho, organizou a, então, chamada Missão Militar de Observação na Guerra de Espanha. Por parte da Arma de Aeronáutica integraram-na os Tenentes-Coronéis António Sousa Maya, e Alfredo Cintra, o Major António Dias Leite e os Tenentes Venâncio Deslandes, João de Freitas e Peral Fernandes. Alguns deles participaram, como observadores, no bombardeamento aéreo nocturno contra Brunete — povoação cercana de Madrid — conduzido por uma Esquadilha alemã de trimotores «Junkers Ju 52».

A escassez de pilotos-aviadores na Aviação Militar Portuguesa levou a que o Governo só autorizasse o alistamento, para servir nas tropas franquistas, os sargentos pilotos do primeiro curso aberto à frequência de praças; foi assim que marcharam para Espanha os vários furriéis.¹⁰

Não restam dúvidas quanto ao facto de, tanto na 1.^a Guerra Mundial como na Guerra Civil de Espanha, ter sido muito reduzido o efectivo de pilotos que tomou parte em operações de combate. Uma tal política reforça a conclusão de que, em 1939, aquando do início da 2.^a Guerra Mundial, o Governo Português pretendia, a todo o custo, manter a neutralidade e não se envolver no conflito. Quer dizer, a experiência de combate não interessava para além do mínimo necessário à afirmação do posicionamento diplomático assumido.

Se a neutralidade foi o objectivo perseguido pelo Governo Português, na 2.^a Guerra Mundial, o certo é que a posição estratégica dos arquipélagos atlânticos, em especial os dos Açores e de Cabo Verde, faziam deles um alvo cujo controlo era desejado pelos beligerantes, tornando-se, por isso, imperioso conseguir que a soberania nacional não fosse ali beliscada por nenhum dos contendores. Houve, portanto, que fazer transportar para aqueles territórios

¹⁰ João Oliveira e Sousa, Augusto Krug, Álvaro Guimarães dos Santos, João Flores de Barros, Jaime Pinto Basto, Luís Sousa e Faro, Teotónio de Moraes Caldas, Edmundo Porto Correia e António Henrique da Cunha. Além destes ainda se ofereceram o piloto miliciano João Teles da Silva, o furriel Francisco Cardoso Dias e o 2.º sargento mecânico António Ramos.

as forças militares que, com credibilidade, opusessem resistência a quem os quisesse utilizar indevidamente. Os mais cobiçados, por mais necessários ao controlo da guerra naval no Atlântico, foram os Açores; para lá seguiram algumas das melhores aeronaves militares de combate de que Portugal dispunha então.

Organicamente criou-se o Comando de Aviação Militar no arquipélago que, depois dos estudos mínimos para determinar a melhor adequação dos meios às condições de ameaça existentes, ordenou a instalação da Base Aérea n.º 4 — uma nova unidade — na zona de Rabo de Peixe, na ilha de S. Miguel, atribuindo-lhe cinco bombardeiros «Ju 52» e quinze aviões de caça «Gladiator» — a designada Esquadilha Expedicionária n.º 1 — cedidos pela Base Aérea n.º 3, de Tancos; para a ilha Terceira, com instalação definitiva nos terrenos das Lajes do Calvário, seguiram outros quinze aparelhos «Gladiator» — a Esquadilha Expedicionária n.º 2 —, mobilizados pela Base Aérea da Ota. Estas deslocações efectuaram-se no começo do Verão de 1941, quando a Alemanha olhava cobiçosa para o arquipélago e a Grã-Bretanha e os Estados Unidos pretendiam ocupá-lo preventivamente.

Ainda em 1941, no começo do Outono, a Inglaterra cedeu a Portugal doze «Curtiss Mohawk IV» que foram reforçar os meios da Base Aérea n.º 4, constituindo a Esquadilha de Caça n.º 3.

Entretanto, para protecção da capital, no recém inaugurado aeroporto da Portela, foi instalada a Esquadilha de Caça n.º 1, comandada pelo, então, Capitão Machado de Barros, equipada com «Hurricane II-C».

No resto de 1941 e durante todo o ano seguinte viveram-se momentos de grande sobressalto político e diplomático, porque pairava sobre Portugal a ameaça de, ou ver quebrada a sua soberania nos arquipélagos atlânticos — por invasão de um ou vários dos contendores — ou de ser arrastado para o conflito em consequência de uma mudança brusca da política externa de Espanha, também ela neutral. Acresce que, fruto do esforço de guerra vivido pelos beligerantes — produção massiva para consumo próprio —, tornava-se impossível reforçar de modo significativo o material aéreo destinado à defesa dos Açores.

O ano de 1943 foi, fruto da deslocação do esforço alemão na guerra submarina para o centro do Atlântico e dos sucessivos ataques aos combóios navais aliados que dos EUA procuravam reforçar com material, pessoal e alimentos a Grã-Bretanha, um tempo de grande tensão diplomática sobre Lisboa. Nos estados-maiores aliados faziam-se planos para a ocupação dos arquipélagos portugueses mesmo à revelia da vontade do Governo do «Estado

Novo». Num golpe de sorte, por ter percebido que o perigo se aproximava a passos largos, o Ministério dos Negócios Estrangeiros, em Lisboa, no começo da Primavera, manifesta o desejo de entabular conversações com o Governo de Londres de modo a ser possível estudar conjuntamente uma futura utilização das ilhas açorianas pelas forças militares britânicas. Nos primeiros dias de Outubro desembarcaram em Angra do Heroísmo elementos do contingente inglês que ia utilizar o arquipélago como ponto de controlo, de apoio e de luta contra o, já então significativamente enfraquecido, aparelho militar alemão. Um ano depois, por força do acordo estabelecido com os EUA, também às Forças Armadas daquele país foi autorizada a utilização do arquipélago.

Esta mudança diplomática de Portugal veio trazer para a Aviação Militar a grande hipótese de se renovar e modernizar. Na verdade, a partir de Dezembro de 1943 a Grã-Bretanha cedeu, entre outras, as seguintes aeronaves militares à Aviação Portuguesa: 18 caças «Hawker Hurricane II-C»; 9 aviões de reconhecimento «Westland Lysander III-A»; 18 caças «Supermarine Spitfire I-A»; 48 caças «Supermarine Spitfire V-B»; 54 «Hawker Hurricane II-B» e do tipo «II-C»; e 10 bombardeiros bimotores «Bristol Blenheim». Portugal tinha finalmente uma frota aérea de guerra com significado e expressão. No entanto, a estes números devem ser acrescentadas as aeronaves que, em consequência do estatuto de neutralidade de que Portugal usufruía, foram apresadas às potências beligerantes por terem aterrado no aeroporto da Portela de Sacavém, em Lisboa, por falta de combustível: 24 caças «Bell P-39-D Aircobra»; 2 caças bimotores e bifuselados «Lockheed P-38 F Lightning»; 5 bombardeiros pesados «Consolidated B-24 Liberator»; e 1 «Douglas C-47 Dakota».

Não é exaustiva a lista de reforços em material aeronáutico de que se foi dotando o país durante a guerra, em especial depois de 1943, mas basta dizer que deu para equipar a Aeronáutica Militar e a Aviação Naval.

No final do conflito continuaram a ser recebidas outras aeronaves, a título de compensação pela cedência das bases nos Açores e, depois, pela autorização de permanência na Base das Lajes, na ilha Terceira, de forças dos EUA. Portugal tinha atingido uma amplitude aérea nunca antes igualada. Essa foi, também, uma das motivações para se poder colocar a questão da junção dos meios e do pessoal dispersos pela Marinha e Exército, fazendo nascer o terceiro ramo das Forças Armadas.

11. CRIAÇÃO DA FORÇA AÉREA

O fim da 2.^a Guerra Mundial não trouxe, de facto, a paz à Europa. Com efeito, nos anos imediatamente subsequentes ao fim do conflito armado geraram-se tensões entre a URSS e os EUA polarizadas no Velho Continente. Esse novo clima das relações internacionais, que mais tarde ficou conhecido por *Guerra Fria*, esteve na origem da fundação de uma aliança entre os antigos beligerantes do chamado bloco ocidental e alguns outros Estados que se haviam mantido neutrais — a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN). Portugal foi convidado a fazer parte da nova aliança especialmente por os arquipélagos dos Açores e da Madeira serem parte integrante do território nacional.

As doutrinas de emprego de meios militares, com a existência da OTAN, tenderam a uniformizar-se entre os aliados e essa terá sido a determinante fundamental para a criação da Força Aérea como ramo independente das Forças Armadas Portuguesas.

Não foi sem alguma resistência que, em 1952, se fundiram as duas Aviações: a Militar e a Naval. Com efeito, a Armada apresentava argumentos de natureza tática, estratégica e económica que muito a custo foram sendo debatidos e resolvidos na, então existente, Câmara Corporativa. O parecer final foi favorável aos que defendiam a modernidade e o melhor aproveitamento dos meios, razão pela qual, em 27 de Maio de 1952, pela Lei n.º 2.055, foi criada a Força Aérea como ramo independente das Forças Armadas, passando a ser superiormente dirigida por um Subsecretariado de Estado da Aeronáutica dependente do Ministério da Defesa Nacional, de acordo com o Decreto-Lei n.º 38.805 de 28 de Junho do mesmo ano.

A primeira organização da Força Aérea levou à existência de 1 Comando Geral das Forças Aéreas; 1 Comando das Forças Aéreas Operacionais; 1 Comando de Instrução e Treino; 6 Bases Aéreas, a saber: n.º 1, em Sintra; n.º 2, na Ota; n.º 3, em Tancos, n.º 4, nas Lajes (as restantes ainda estavam em fase de conclusão ou mantinham designações da antiga organização); n.º 5, em Monte Real (estava em fase de projecto); n.º 6, no Montijo (a concluir a construção das infra-estruturas); n.º 7, em S. Jacinto (foi, em 1953, numerada como a 5.^a Base); 4 Aeródromos Base; Grupo de Esquadras de Caça; Esquadras de Aviação de Cooperação com as Forças de Terra e Navais; Unidades de Busca e Salvamento; Formações de Transporte; Esquadras de Treino; Escolas; Unidades de Alerta; Tropas de Defesa Terrestre Contra Aeronaves (eventualmente).

Era uma organização que traduzia, ainda, a tentativa de manter algumas das missões entregues à Armada, mas onde se percebia já a evolução para melhor rentabilizar os meios e o

pessoal. Uma das primeiras reformas orgânicas e táticas que se fez foi agrupar as unidades de combate e de instrução em Esquadras ou Grupos de Esquadras em vez das Esquadrilhas e Grupos, passando aquelas a ter um efectivo duplo destas, ou seja, 25 aeronaves em vez de 12 ou, no máximo, 15. Os 50 caças «Republic F.47.D Thunderbolt», mais conhecidos por «F.47» que foram cedidos a Portugal ao abrigo da OTAN já se integraram na nova organização, formando duas Esquadras na Base Aérea n.º 2.

Nos anos de 1953 e 1954 deu-se especial atenção à orgânica da Esquadra operacional de luta anti-submarina que havia sido instalada na Base Aérea n.º 6, recentemente concluída. Também, no primeiro dos anos referidos, se criou a 1.^a Esquadra de Transportes Aéreos instalada no aeroporto da Portela de Sacavém (Aeródromo-Base n.º 1 desde 1956), formada com 7 «C.54 Skymaster», cinco dos quais recebidos no âmbito do apoio da OTAN.

A instrução elementar de pilotagem passou a ser feita em «De Havilland – Chipmunk», montados, sob licença da fábrica, nas Oficinas Gerais de Material Aeronáutico (OGMA) desde 1952 até 1960.

O tempo da modernidade estava para chegar à Força Aérea Portuguesa (FAP) com a adesão à OTAN e foi assim que, ainda em 1952, a Base da Ota recebeu dois «De Havilland DH.115 Vampire T.11», os primeiros aviões de reacção a serem voados nos céus nacionais. No ano seguinte foram recepcionados 50 aeronaves de combate «Republic F.84G Thunderjet» e 15 «Lockeed T.33A» que constituíam a versão de treino com duplo comando dos «F.80 Lockheed Shooting Star».

Após os primeiros anos de existência da FAP, as reformas organizativas sucederam-se a ritmo acelerado; havia que ultrapassar a solução de compromisso inicial e evitar os desentendimentos entre os elementos ainda imbuídos do espírito naval e os originários do Exército. No ano de 1955 decidiu-se criar o primeiro Batalhão de Tropas Pára-quedistas, com sede em Tancos e dotar a FAP com a primeira estação de radar (em Montejunto); no seguinte, o sistema de defesa aérea do país ganhou forma com o arranque do Grupo de Detecção e Controlo da Intercepção (sediado na serra de Monsanto, em Lisboa). Esta unidade tinha Esquadras colocadas em pontos apropriados ao cumprimento da sua missão e ligava-se com a aviação de caça e com a Artilharia Antiaérea do Exército e da Armada, em caso de ataque.

Depois da fase inicial, que correspondeu aos quatro primeiros anos de formação da Força Aérea, durante os quais se buscou a uniformização de procedimentos e o enraizamento de um espírito de autonomia, estavam já lançadas as bases que tornavam possível prosseguir

com o alargamento e estabelecimento de quadros de pessoal e tarefas bem específicas capazes de dar um contributo constante e bem direccionado para o cumprimento da missão que, cada vez mais, ia ficando clarificada. Deste modo, em 1956, para além de ser criado o Gabinete do Subsecretário de Estado da Aeronáutica, foi estruturado o Estado-Maior nos moldes tradicionais, dividiu-se o território em três Regiões Aéreas (que podiam ser subdivididas, por razões operacionais, em Zonas Aéreas) e passaram a existir novos Serviços, com as respectivas Direcções e pessoal especializado, a saber: Serviço de Comunicações e Tráfego Aéreo; Serviço de Recrutamento e Instrução; Serviço de Saúde; Serviço de Material; Serviço de Infra-estruturas; e Serviço de Intendência e Contabilidade. As Regiões Aéreas (a 1.^a correspondente ao território do Continente e arquipélagos da Madeira, Açores e Cabo Verde; a 2.^a, abrangendo Angola, Guiné e S. Tomé e Príncipe; e a 3.^a, incluindo Moçambique, Índia Portuguesa, Macau e Timor) tinham Comando próprio, respectivamente, em Lisboa, Luanda e Lourenço Marques (actual Maputo). Embora organicamente o território já estivesse dividido para receber o pessoal e o material necessários à manutenção da soberania portuguesa, em 1956, não foram activados os Comandos ultramarinos, por falta de estudos apropriados para uma racional implantação das forças. Isso começou a ser feito dois anos mais tarde, prevendo-se a possibilidade de sublevação das populações locais, tendo em vista o caminho para as autodeterminações que estavam na ordem do dia internacional.

Os meios aéreos não cessaram de crescer nos anos seguintes, tendo sido dada especial ênfase, até 1961, aos que se relacionavam com a luta anti-submarina, a defesa aérea e o transporte tático de pessoal e material (15 bimotores «Lockheed PV-2 Harpoon», em 1956, e mais 30, em 1961; 15 «T-6 Havard»; 50 «North American F.86 Sabre» e 7 «Sud Aviation SE 3130 Alouette II, em 1958; 7 «Beechcraft C45 Expeditor» e 5 «T.33 Silver Star», em 1959; 12 bimotores de transporte «Noratlas» e 12 bimotores «Lockheed P.2V5 Neptune, em 1960).

No começo dos anos 60 a Força Aérea era, de facto, já um ramo das Forças Armadas Portuguesas capaz de desempenhar a sua missão, contribuindo para a garantia da independência e soberania nacionais.

12. AS PATRULHAS ACROBÁTICAS E «TIGERS MEET»

Desde sempre o Homem desejou voar, igualar-se aos pássaros que circulavam sobre a sua cabeça, rasgando os céus em todas as direcções. Foi um sonho que alimentou durante séculos, talvez milénios; um sonho tão antigo que remonta à velha China onde, com a ajuda

de papagaios de seda ou de papel, se conseguiam elevar homens do solo para espreitarem, lá do alto, os campos de batalha e informarem os generais sobre a melhor maneira de disporem as tropas para o combate; um sonho que na Grécia clássica fez nascer a lenda de Ícaro; um sonho que durante o cerco de Paris, em 1870, possibilitou a fuga das mais célebres personalidades governamentais usando o balão livre; um sonho que, em 1903, deu origem ao primeiro salto no espaço com uma máquina mais pesada do que o ar e autónoma na sua locomoção. Depois dessa conquista o Homem quis ganhar a liberdade dos pássaros que tanto invejava e voar nos céus refreado somente pela sua vontade e pelas limitações do aparelho que o transportava. Foi desse imenso desejo de liberdade que nasceu a acrobacia aérea que, bem rapidamente, foi utilizada na guerra para os combatentes se abaterem como aves de rapina em luta pela sobrevivência.

Em Portugal, tal como em tantos outros países, houve — e há — excelentes pilotos vocacionados para desafiar as leis da aerodinâmica e da gravidade em rasgos acrobáticos de extrema galhardia. Não é possível recordar os nomes de todos, contudo há aqueles que são inesquecíveis e, pela sua perícia, se tornaram lendários. No começo dos anos 30 do século passado, o primeiro piloto português a distinguir-se pelo espírito ousado e grande audácia nas manobras executadas foi Plácido de Abreu que levou o nome de Portugal além fronteiras pela sua coragem, sangue-frio e virtuosismo aeronáutico.

Nascido em Lisboa a 21 de Novembro de 1903, na freguesia de Belém, filho de um oficial de Artilharia, frequentou o Colégio Militar e ingressou na Escola de Guerra, no curso de Infantaria, tendo sido promovido a Alferes daquela Arma em Novembro de 1925. Entre esse ano e 1927 concorreu à Arma de Aeronáutica, acabando por ser colocado como observador no G.E.A.R. A paixão pelos aviões levou-o a ousar pilotar um sem autorização, não tendo ainda o *brevet*. Foi punido, mas, ao mesmo tempo, elogiado. A sua perícia aeronáutica era inata.

Em 1931, já depois de ter cursado pilotagem na Escola de Sintra, foi de novo colocado na Amadora onde demonstrou ser um aviador arrojado. No ano seguinte a sua sorte ia mudar por completo quando o italiano Coronel Mário de Bernardi, velha glória da Aviação do seu país, o convidou a pilotar o «Caproni» com o qual vinha fazer demonstrações comerciais. O desempenho de Plácido de Abreu empolgou tanto o acrobata itálico que Bernardi fez chegar à Amadora um convite individual para que o nosso aviador fosse representar o país, no Verão de 1932, no «meeting» Internacional de Cleveland, nos E.U.A.

Tratava-se do mais importante certame aeronáutico das Américas e um dos mais famosos do mundo. A Aviação Militar empenhou-se na missão e o «Junkers Junior», dotado com um motor «Amstrond-Siddeley», com 110 c.v., baptizado com o nome de *Foguete*, ficou pronto a embarcar, muito embora toda a deslocação tivesse de ser suportada pelo piloto, porque tinha sido «autorizada sem dispêndio para a Fazenda Nacional».

A exibição foi brilhante e ultrapassou todas as expectativas, sendo Plácido de Abreu considerado o melhor de todos os pilotos estrangeiros e o terceiro do certame. As apresentações seguiram-se em Portugal e a todos impressionavam as excelentes capacidades de relação entre o avião e o «seu» *Foguete*.

Em Junho de 1934, o Capitão Plácido de Abreu recebeu convite para representar Portugal no Campeonato Mundial de Acrobacia Aérea a realizar em Vincennes, próximo de Paris, nos dias 9 e 10. Era, na Europa, o certame mais importante do tempo e nele disputariam o primeiro lugar dois grandes ases da Aviação: o francês Detroyat e o alemão Fieseler. Ocorreu, contudo um imprevisto que se iria mostrar fatal: o *Foguete* não podia ser admitido na prova por falta de características apropriadas. Eis a razão porque, à última da hora, se decidiu comprar na Grã-Bretanha um «Avro Amstrong Siddeley», biplano, com a potência de 250 c.v. Plácido de Abreu tinha pouca experiência de voo naquele tipo de aeronave. No primeiro dia classificou-se num honroso 5.º lugar, mas a 10 de Junho, quando se disputavam provas de «figuras livres», o avião português picou até 50 metros do solo e ali tentou executar um *tonneau* com subida imediata. A máquina não respondeu em tempo oportuno e despenhou-se incendiando-se logo de seguida. Assim desapareceu o primeiro piloto acrobata da Aviação Portuguesa. A semente estava lançada e outros seguir-lhe-iam os rasgos de audácia, agora com mais segurança.

Depois de Plácido de Abreu houve várias tentativas para se criarem na aeronáutica nacional patrulhas acrobáticas, contudo nunca passaram de meras experiências sem repercussão além fronteiras. As primeiras a consegui-lo foram já sob o signo da Força Aérea. Realmente, enquanto que no pós 1.ª Guerra Mundial as exposições de acrobacia aérea eram uma forma de afirmação pessoal e, algumas vezes, um processo de publicitar este ou aquele tipo de aeronave, no fim da 2.ª Guerra Mundial as patrulhas acrobáticas tinham como finalidade mostrar além das capacidades técnicas dos aviões, a elevada preparação operacional dos pilotos, publicitando a actividade aérea. Quer dizer, a OTAN ou os países

individualmente, fazendo festivais aéreos para o grande público, propagandeavam as suas possibilidades militares.

Em Portugal, o embrião gerador da primeira equipa acrobática representante da Força Aérea foi uma outra que, logo dois anos após a criação do novo Ramo das Forças Armadas, se deslocou a Madrid a convite do Real Aeroclube de Espanha. Era constituída por quatro «F.84G» de uma das Esquadras da Ota. Foi depois desse evento que se tomou a decisão de criar a patrulha que se designou inicialmente por «Dragões de Portugal», formada com quatro aparelhos do mesmo tipo e da mesma Base Aérea.

Obedecendo a um programa de treino que em nada diferia do que era obrigatório para os restantes pilotos do mesmo tipo de aeronave, os pilotos da patrulha «Dragões» eram simplesmente chamados a representar as cores nacionais em manifestações aeronáuticas para as quais se preparavam com rigor e precisão. O tempo dos voluntarismos pessoais estava a chegar ao fim e pilotar máquinas complexas obedecia a uma rigorosa disciplina que, quando falhava, custava vidas ou destruição de material muito caro.

Os «Dragões» fizeram mais de quarenta exposições, mas as que maior impacto tiveram junto do público e das autoridades aeronáuticas que a elas assistiram foram, em Lisboa, sobre o aeroporto da Portela, em 1956, no ano seguinte, no Porto, sobre o aeroporto das Pedras Rubras, em 1958, primeiro em Biersert, Liège, na Bélgica, durante o «Meeting das Nações» (alcançaram um honroso 2.º lugar) e depois em Soestberg, na Holanda, no festival que marcou o 45.º aniversário da Real Força Aérea Holandesa (classificaram-se em 3.º lugar).

Esta formação teve vários pilotos a integrá-la ao longo dos seus limitados dois anos de existência e incorporava, também, uma equipa de nove mecânicos de entre os melhores que existiam nas Esquadras.

A patrulha acrobática acabou em consequência da colocação dos seus componentes na nova Esquadra de «F.86F», entretanto criada na Base Aérea n.º 2. Mas o espírito não se perdeu, porque, ainda em 1958, uma outra se veio a formar: a «S. Jorge». O seu esquema de exposição não ficava nada a desmerecer ao da que a antecederia.

A única exposição no estrangeiro da patrulha «S. Jorge» foi aquando do 1.º Festival Aéreo de Sevilha em Outubro de 1958. Contudo, teve oportunidade de mostrar a sua extraordinária capacidade em Agosto do ano seguinte, nos céus da Ota, quando aquela unidade foi visitada pelo Imperador da Etiópia, que quis cumprimentar pessoalmente tão arrojados pilotos. Chegou a estar planeada uma visita ao Brasil, mas circunstâncias várias,

ligadas em especial à transferência do comandante da patrulha, acabaram por deixar em fumo tão desejada viagem. Pouco tempo depois iniciaram-se as operações militares em Angola e todo o esforço passou a ser canalizado para a conveniente instrução do pessoal, abandonando-se as manifestações aeronáuticas que, embora necessárias, eram naquele momento supérfluas.

Ao findar a guerra em África, em 1974, e ao ser conseguida a estabilização política no país, justificava-se que de novo houvesse uma patrulha de acrobacia aérea, muito especialmente com a finalidade de despertar vocações aeronáuticas entre os jovens e representar a Força Aérea em festivais no estrangeiro. Foi assim que, por despacho do Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, de 9 de Dezembro de 1976, foi criada a patrulha acrobática que tomou a designação de «Asas de Portugal». As aeronaves utilizadas pertenciam à Esquadra de Instrução 102, antiga Esquadra de Instrução Básica de Pilotagem, sediada na Base Aérea n.º 1, em Sintra, que operava desde 1963 os «Cessna T37 C». Curiosamente os pilotos da patrulha eram, cumulativamente, instrutores na Esquadra, não havendo desvios de esforços para além do necessário à manutenção da proficiência acrobática.

As primeiras demonstrações ocorreram logo no ano de 1977, envolvendo seis pilotos acrobatas. Ainda foram ao estrangeiro — Thonon-les-Rains e Greenham Common — , tal como aconteceu em todos os anos subsequentes até ao de 1981 (neste foram canceladas as exposições). Retomada a actividade em 1982, as demonstrações continuaram, verificando-se uma média anual de seis a sete, em diferentes festivais. Em 1985 o número de pilotos acrobatas desce de seis para quatro, mantendo-se assim até 1988; nessa altura voltou aos seis iniciais. Os anos com maior número de exposições foram exactamente este último e o seguinte (respectivamente 22 e 26). Em 1990 e 1991 foram canceladas todas as missões e foi extinta a patrulha. Pode dizer-se, sem exagero, que os «Asas de Portugal» durante doze anos representaram, com grande brilho e elevado sentido do dever, a Força Aérea, tornando-se no seu «cartão de visita» nos céus de Portugal e nos do estrangeiro.

A Força Aérea Portuguesa, como consequência do seu empenhamento operacional em África durante 14 anos, foi reduzindo os contactos com os exercícios que se levavam a cabo no âmbito da OTAN nesse período. Depois de Portugal ter dado ao mundo novos Estados soberanos nada justificava a falta de participação dos seus meios militares no seio da Aliança Atlântica, motivo pelo qual, ainda em 1978, a Esquadra 301, «Jaguars», equipada com «Fiat G91» e sediada na Base Aérea n.º 6, tomou parte, pela primeira vez, no encontro anual de Esquadras «Tigre».

Não se tratando de um certame de perícia acrobática, mas sim de um exercício aéreo, envolvendo, também, planeamento de meios de combate, é, contudo, um momento de que os pilotos dispõem para evidenciar as suas qualidades enquanto operadores de aeronaves eficazes e complexas. No intuito de aumentar uma saudável competitividade e um maior grau de profissionalismo entre os participantes, a organização dos «Tiger Meet» concede, todos os anos, um trofeu designado «Silver Tiger» que a Esquadra 301 conquistou já em de 1980 e 1985.

Nem todos os anos a Esquadra dos «Jaguares» tem tomado parte nos encontros, tanto mais que foi transferida para a Base Aérea n.º 11, sediada em Beja, e agora opera com «Alpha Jet», mas quando o fez alcançou sempre resultados bastante dignificantes.

Em face dos factos, pode dizer-se que a Força Aérea, depois de se ter empenhado num longo período de guerra subversiva soube, muito rapidamente, ajustar a sua instrução e os seus objectivos às missões características do teatro operacional europeu de modo a cumprir com eficiência as obrigações assumidas no âmbito da OTAN.

13. A FORÇA AÉREA NA GUERRA EM ÁFRICA

Alguns anos antes do início das operações militares em Angola já havia, nas mais altas esferas de comando e decisão da Força Aérea, consciência de que nos territórios ultramarinos africanos, em breve, se desencadeariam movimentos armados defensores da independência dessas, então, províncias. A contestação contra a presença portuguesa na costa do Malabar, no começo da década de 50, levada a cabo pelo Governo da União Indiana, foi o aviso prévio para o que aconteceria em África. No ano de 1958 já na Subsecretaria de Estado da Aeronáutica se tomava a decisão de mandar uma missão de oficiais estudar nos territórios da Guiné, Angola e Moçambique as possibilidades de se instalarem forças aéreas para apoio a operações terrestres dentro das fronteiras. O tempo, o excesso de confiança, a carência de recursos financeiros e uma certa indiferença política levaram a que se fosse protelando para outras oportunidades a construção das infra-estruturas necessárias à actuação da Força Aérea em África.

Foi no ano de 1960, no seguimento da independência do Congo Belga, que se iniciaram as primeiras acções com vista à instalação de elementos da Força Aérea em Angola, formulando-se uma estratégia de localização das infra-estruturas de modo a proteger o Norte e o Leste do território e desprezando-se o Sul. Assim, ficou definido que Luanda seria o ponto

irradiador do poder aéreo que teria complementaridade no Luso e em Moçâmedes — aqui só com uma Base destinada a treino de pessoal. Sobre esta «rede primária» de grandes Bases, intercalar-se-iam aeródromos que teriam a possibilidade de fazer chegar mais longe os meios aéreos: Negage e Henrique de Carvalho, Toto, Maquela do Zombo, Cabinda, Camaxilo, Portugália e Cazombo, Gago Coutinho, Cuito-Canavale, Neriquinha e Serpa Pinto. A ideia da construção de uma Base em Moçâmedes foi abandonada em 1961, com o começo das hostilidades bem delimitadas. As «grandes» unidades foram: Base Aérea n.º 9, em Luanda, Aeródromo-Base n.º 3, no Negage, e Aeródromo-Base n.º 4, em Henrique de Carvalho.

A construção destas infra-estruturas indispensáveis à operação dos meios aéreos representou, nos primeiros anos de guerra, um esforço verdadeiramente hercúleo de homens, máquinas e finanças, mas permitiu gerar um conhecimento quanto ao modo de fazer que, logo de seguida foi aplicado nos restantes territórios, à medida que as operações se iniciavam.

Na Guiné, onde a guerra começou em 1963, a Força Aérea instalou-se no aeroporto de Bissalanca, com a criação da Base Aérea n.º 12; mais tarde (1970) abriram-se pistas asfaltadas em Nova Lamego, Cufar e Aldeia Formosa.

Em Moçambique, ainda em 1961, deu-se início à instalação de meios aéreos — principalmente de transporte — e à construção de infra-estruturas para operações que se avizinhavam. Procurou-se, logo na primeira fase, que as primeiras unidades aéreas ficassem próximas dos aeroportos já existentes, nomeadamente de Lourenço Marques (actual Maputo) — onde se aquartelou o primeiro destacamento de tropas pára-quedistas — e da Beira (Base Aérea n.º 10), mas, ao mesmo tempo, principiou a construção das infra-estruturas destinadas a abrigar os postos de comunicação necessários à segurança da navegação aérea no território e à possibilidade de difusão das ordens dimanadas do Comando. Foi, também, melhorado o aeroporto de Vila Pery (actual Chimoio). Em Nampula instalou-se o Aeródromo-Base n.º 5 (Agosto de 1962) ainda que a título provisório, operando «T6» e «Dornier 27». A esta unidade cabia prover de efectivos humanos e manter as ligações com todos os aeródromos dela dependentes no Norte de Moçambique (Nacala, Mueda, Marrupa, Nova Freixo e Vila Cabral). Os primeiros «PV2» chegaram à Beira em Fevereiro de 1962 e no final desse ano foi a vez da Base Aérea n.º 10 receber os «Noratlas». Logisticamente a unidade começava a ter capacidade para suprir a falta de presença da Força Aérea nos aeródromos de Tete, Furancungo e Mutarara e de centralizar os transportes tácticos de Norte a Sul.

É imprescindível dizer que para além das infra-estruturas próprias da Força Aérea, as aeronaves militares utilizaram, e não poucas vezes, nos três territórios, pistas civis e pistas improvisadas junto dos aquartelamentos das forças terrestres, a partir das quais davam apoio sanitário e logístico às populações ou às unidades militares instaladas no terreno.

A missão da Força Aérea nos territórios africanos da Guiné, de Angola e de Moçambique assentava principalmente em alguns vectores fundamentais, a saber: **transporte** (de tropas e seu abastecimento para zonas de difícil acesso terrestre; colocação de tropas em zonas de combate e evacuação de feridos; de populações carenciadas), **reconhecimento** (visual ou fotográfico de zonas destinadas a futuras intervenções; vigilância aérea e armada dos movimentos fronteiriços em áreas suspeitas); e **fogo** (apoio próximo às forças terrestres empenhadas em combate; ataque localizado; e reconhecimento armado); em casos mais raros foram lançadas operações aero-transportadas da responsabilidade exclusiva da Força Aérea; e também houve participação em acções de guerra psicológica e cooperação no reordenamento das populações e no apoio sanitário às mesmas.

Muitas vezes, como resultado de reconhecimentos aeronáuticos ou de informações confirmadas, lançaram-se operações exclusivamente aéreas ou aero-transportadas sobre grupos de guerrilheiros. Nestes casos utilizavam-se aeronaves carregadas com bombas cujos resultados eram compensadores. Quando o envolvimento se fazia com helicópteros e pára-quedistas quase nunca se dispensava o apoio de fogos de quatro parcelas de aviões (duas em reserva na área e duas empenhadas), sendo a operação, normalmente, coordenada a partir de um posto de comando embarcado em aeronave ligeira.

O apoio aéreo às forças terrestres fazia-se ou a tempo ou urgente. No primeiro caso, por falta de meios, tinha de se escalar os pedidos para os satisfazer dentro das condições existentes — um dos processos de conseguir uma maior efectividade de apoio consistia nos destacamentos permanentes de aeronaves e pilotos em aeródromos dependentes, geograficamente mais próximos das unidades terrestres de quadrícula —, no segundo caso, dadas as deficientes comunicações rádio, as aeronaves saíam no mais breve espaço de tempo possível garantindo, muitas vezes pela sua simples aproximação, a fuga do inimigo.

O conjunto de todas estas acções, feito com grandes margens de segurança, só foi possível porque durante a maior parte dos anos de guerra existiu quase total supremacia aérea, verificando-se somente em certas províncias (Guiné e Mueda no Norte de Moçambique) alguma actividade antiaérea durante todo o tempo de operações. Deve referir-se que na fase

final da guerra, com a introdução dos mísseis SAM 7 (Strela) na Guiné e em Moçambique, passou a haver somente superioridade aérea em certas zonas mais infiltradas pelos respectivos movimentos de libertação.

Quando já a guerra estava numa fase avançada em todos os territórios (depois de 1968) o dispositivo da Força Aérea, em cada um deles, era o seguinte:

1.^a Região Aérea: Zona Aérea de Cabo Verde e Guiné — Base Aérea n.º 12 (Bissalanca); aeródromos dependentes: Bafatá, Tite e Bubaque.

2.^a Região Aérea: Base Aérea n.º 9 (Luanda); Aeródromo-Base n.º 3 (Negage); aeródromos dependentes: Cabinda, Maquela, Toto e Malange; Aeródromo-Base n.º 4 (Henrique de Carvalho); aeródromos dependentes: Cazombo, Camaxilo, Vila Luso, Gago Coutinho e Portugália.

3.^a Região Aérea: Base Aérea n.º 10 (Beira); Aeródromo-Base n.º 5 (Nacala); aeródromos dependentes: Mueda e Nampula; Aeródromo-Base n.º 6 (Nova Freixo); aeródromos dependentes: Vila Cabral e Marrupa; Aeródromo-Base n.º 7 (Tete); aeródromos dependentes: Furancungo, Chicoa e Mutarara; Aeródromo-Base n.º 8 (Lourenço Marques).

Os números de aeronaves atribuídas a cada província nunca foram elevados, de tal modo que jamais ultrapassaram, no total, a centena e meia em condições de operar. Isso justifica que a Força Aérea tenha actuado, em acções de guerra, como elemento complementar indispensável, restando-lhe um alto papel logístico em toda a campanha. De qualquer modo, em consequência do bloqueio de que Portugal sofria como resultado das moções votadas na Organização das Nações Unidas, os meios aéreos que foram utilizados em África ou eram obsoletos (do tempo da 2.^a Guerra Mundial) ou civis adaptados no país ao serviço militar ou, ainda, material já abatido ao serviço da OTAN que não tinha condições de uso. Uma das raras excepções foi a dos «Fiat G.91», vendidos pela República Federal da Alemanha, graças às facilidades concedidas na utilização da Base Aérea de Beja. O «PV2» era um avião de luta anti-submarina que foi adaptado ao bombardeamento na luta de guerrilha, sendo difícil de manobrar e não estando dotado dos sistemas de pontaria mais apropriados para o fim utilizado. O «T-6», avião de treino básico, carregado com bombas ou foguetes tornava-se instável, além de ser lento e barulhento, pelo que se denunciava a grande distância; este tipo de aeronave, com as modificações referidas, tornou-se responsável pela perda da vida de muitos pilotos. Os aviões de reacção («F-86F», «F-84G» e «G.91») dentro das suas limitações (obsolescência dos dois primeiros e pequeno raio de acção do último) foram as aeronaves que

melhor serviram em África e que mais adequadas características tinham para o tipo de missão na guerra de guerrilha.

As já mencionadas dificuldades de aquisição de material militar ao cabo de mais de um dezena de anos de guerra colocou o problema da substituição dos aviões que cada vez mostravam mais a acção do tempo e do intenso uso. Estavam neste caso os «Do.27» e os «T-6». O mercado era muito restrito, embora a panóplia de oferta fosse muito ampla — a Portugal quase ninguém vendia e os que vendiam faziam-no usando intermediários que encareciam o produto reduzindo, assim, as hipóteses aquisitivas. A Espanha e a França estiveram na disposição de comerciar o «Aviocar», que substituiria com vantagem (principalmente em termos de capacidade de carga e número de motores) o «Do.27», e o «Cessna 337 – Push-Pull» que permitiria o abate dos velhos «T-6», depois de feitas as convenientes adaptações ao mesmo tempo que oferecia a possibilidade de poder ser utilizado como avião ligeiro de transportes e de reconhecimento visual ou fotográfico. Ainda foram fornecidas 24 unidades dos primeiros aviões e 32 dos segundos, mas nunca chegaram a operar no teatro de guerra africano, porque, entretanto, ocorreu a Revolução de 25 de Abril de 1974.

O armamento usado nas aeronaves era de fraca qualidade, antigo e susceptível de falhas (metralhadoras Brownings 12.7 e 7.7; bombas para fins gerais e de fragmentação de 500 libras ou de 750 e 15, 50 ou 200 Kg; foguetes FFAR 2.75, SNEB 37 mm e FRAG). A melhor arma utilizada no conflito foi o canhão MG-151 de 20 mm, instalado sobre a porta esquerda do helicóptero Al. III.

No fim da guerra, em 1974, a Força Aérea tinha perdido contacto com as grandes evoluções técnicas que, entretanto, iam ocorrendo no mundo e, pior do que isso, possuía uma frota obsoleta, desgastada, só lhe restando como aeronaves mais modernas dois «Boeing 707 – 3F5C» que complementaram a actividade transportadora, entre Portugal e os territórios ultramarinos, de dez velhos «Douglas DC6» pertencentes aos Transportes Aéreos Militares sediados no Aeródromo-Base n.º 1, na Portela de Sacavém. Nos anos subsequentes foi feito um esforço de actualização e modernização à custa da alienação de muitas das aeronaves já, então, desnecessárias.

14. A NOVA ORGANIZAÇÃO DA FORÇA AÉREA

Depois da natural indecisão organizativa como resultado do brusco retorno do pessoal e de quase todo o material aéreo do ultramar, na sequência da descolonização, no fim

da década de 70 começaram a ensaiar-se soluções orgânicas modernas e mais de acordo com a estrutura da OTAN. No ano de 1982 com o Decreto n.º 221, de 7 de Junho, foi posta em prática a organização que, a título de provisório, vinha sendo adoptada.

O Comandante da Força Aérea é o Chefe do Estado-Maior (CEMFA) directamente responsável pelo Ramo; operacionalmente depende do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas (CEMGFA) e logística e administrativamente do Ministro da Defesa.

Ao Estado-Maior da Força Aérea compete a elaboração de doutrina e a execução de estudos de médio e longo prazo. O Vice-Chefe do Estado-Maior da Força Aérea é, na prática, o coordenador e responsável, perante o CEMFA, pela actividade do Estado-Maior.

Dependentes do CEMFA estão três comandos, a saber: Comando Operacional da Força Aérea (COFA), Comando de Pessoal (CPESFA) e Comando Logístico (CLAFa).

A responsabilidade pela prontidão da força é atribuída ao COFA que tem na sua dependência o Comando da Zona Aérea dos Açores, todas as Bases Aéreas e respectivas unidades aéreas, aeródromos de manobra e de trânsito, as estações de radar, o Campo de Tiro de Alcochete, a infra-estrutura OTAN de Porto Santo e os Centros Coordenadores de Busca e Salvamento.

Do CPESFA depende a gestão do pessoal da Força Aérea e tem como responsabilidade imediata o recrutamento, a selecção e formação do mesmo. A preparação teórica e prática dos futuros oficiais cabe à Academia da Força Aérea (AFA) onde os alunos frequentam cursos de licenciatura ou de bacharelato. Esta foi uma das grandes inovações da FAP, pois que passou a formar de raiz os seus quadros superiores sem a participação do Exército, tal como aconteceu até ao final da década de 70. Os cursos frequentados na AFA são complementados, ao longo da carreira, com outros ministrados no Instituto de Altos Estudos da Força Aérea (IAEFA); os sargentos e praças adquirem as suas habilitações técnicas e militares no Centro de Formação Militar e Técnica da Força Aérea (CFMTFA); do CPESFA depende, também, o Hospital da Força Aérea e o Centro de Medicina Aeronáutica.

As funções do CLAFa podem sintetizar-se no planeamento, coordenação e obtenção dos recursos materiais necessários à satisfação das necessidades logísticas e na gestão dos recursos financeiros postos à disposição da Força Aérea pelo Estado. As unidades dependentes deste Comando são o Depósito Geral de Material da Força Aérea e o Grupo de Engenharia de Aeródromos.

A modernização da FAP impunha, função da situação geoestratégica do país e dos seus compromissos quer na OTAN, quer na Comunidade Europeia, a adopção de meios que garantissem a vigilância do espaço aéreo nacional e a participação no esforço comum, quando tal fosse necessário. Para dar exequibilidade ao cumprimento da missão, ainda que com modéstia, ter-se-ia de dotar a Força Aérea com meios credíveis. Nesse sentido, estabeleceu-se, com financiamento da OTAN, um Sistema de Comando e Controlo Aéreo sofisticado e criaram-se quatro Esquadras de combate, uma das quais de luta anti-submarino; além destas existem mais nove Esquadras de voo com outros fins concorrentes para o cumprimento dos objectivos impostos à Força Aérea.

Das quatro Esquadras de combate, duas estão equipadas com aviões «F-16 Fighting Falcon», uma com «Alpha Jet» e outra com «P-3P Orion». Esta última, para além da luta anti-submarina, tem como missão, também, a busca e salvamento de longo raio de acção. Os restantes meios aéreos estão organizados da seguinte forma e com as missões que lhes vão indicadas: uma Esquadra de aviões «C-130H», outra de aviões «CASA 212 – Aviocar» e mais uma de helicópteros AS 330 Puma e ainda outra mista de «SA 330» e «CASA 212»; são utilizadas em operações de transporte e busca e salvamento, partindo de Bases sediadas no continente ou nos arquipélagos dos Açores e da Madeira; uma Esquadra de aviões «CASA 212» está afectada à detecção remota e fotografia, usando meios electrónicos altamente sofisticados que servem à pesquisa de recursos naturais, cartografia e controlo da actividade pesqueira na Zona Económica Exclusiva; uma Esquadra de helicópteros «Al. III» é empregue na fiscalização e combate de actividades ilícitas e na evacuação sanitária; uma Esquadra com aviões «Falcon 20» e «Falcon 50» está destinada ao transporte de altas individualidades do Estado e verificação e calibração de ajudas rádio à navegação, para além de transporte rápido de órgãos para transplante. Para o treino e instrução de pilotos, distribuídos por várias Esquadras, utilizam-se aeronaves tais como: planador, «Chipmunk», «Epsilon», «Al. III», «Alpha Jet», e «Cessna FTB 337G».

Função dos compromissos políticos de carácter internacional do Estado Português, a FAP tem empenhado meios aéreos em diversas situações conflituais: Guerra do Golfo, embargo à ex-Jugoslávia, apoio às operações da OTAN no Kosovo e em Timor-leste. No âmbito de operações combinadas de assistência humanitária a Força Aérea também participou no Ruanda, no Congo e em Angola. Há quase duas dezenas de anos que, função de um acordo

bilateral de assistência, está permanentemente destacado na República de S. Tomé e Príncipe um «CASA – 212».

A FAP hoje não tem as dimensões em pessoal e material que teve em tempos idos, mas, através do seu profissionalismo, garante uma operacionalidade efectiva mínima dentro dos condicionalismos orçamentais impostos e do alto nível de instrução e de empenhamento de todos os que nela servem.

Portela de Sacavém, Setembro de 2001

BIBLIOGRAFIA

Para a elaboração desta sùmula hist3rica foram fundamentais os dados colhidos nas obras de alguns autores em seguida mencionados, n3o podendo deixar de se evidenciar os saudosos Cor. Pil. Av. Edgar Cardoso e o piloto Diniz Ferreira, al3m do Eng. Canongia Lopes grande entusiasta dos avi3es da Cruz de Cristo. Tamb3m foram preciosos os elementos deixados ao dispor dos leitores pelos Generais Machado de Barros, Diogo Neto, Brochado de Miranda, Fernando Resende, Jos3 Baptista Pereira e pelo Dr. Jos3 Manuel Correia e V3tor de Sousa nas p3ginas que consult3mos da *Mais Alto* e de outras publica33es

1. OBRAS GERAIS

AA. VV. — *Viagens A3reas dos Portugueses*, Lisboa, Museu do Ar—Comiss3o Nacional para as Comemora33es dos Descobrimentos Portugueses, 1997.

ALMEIDA, Capit3o Campos — *Manual Base A3rea 2 30-1*, Ota, Estado-Maior da For3a A3rea, 1978, (ed. policopiada).

CALLIXTO, Vasco — *Pl3cido de Abreu – Um Meteoro Aeron3utico*, Alfragide, Central de Publica33es da For3a A3rea, 1985.

CARDOSO, Cor. Edgar — *Hist3ria da For3a A3rea*, Lisboa, Estado-Maior da For3a A3rea, Sep. da «Mais Alto», 1973-1974.

CARDOSO, Edgar Pereira da Costa — *Hist3ria da For3a A3rea*, 3 vols., Lisboa, Estado-Maior da For3a A3rea, s. d. (1980-1984).

FERREIRA, J. Diniz — *Aeron3utica Portuguesa (Elementos b3sicos de hist3ria)*, Lisboa, Ed. Autor, 1961.

FRAGA, Lu3s M. Alves de — «Avia33o Militar Portuguesa» in *Enciclop3dia Verbo Luso-Brasileira e da Cultura*, 3.º vol., Lisboa, Editorial S3culo XXI, 1998.

FRAGA, TCor. Alves de — *Hist3ria das Avia33es Militares: um longo caminho a percorrer*, Lisboa, Comiss3o Portuguesa de Hist3ria Militar, Sep. das «Actas do II Col3quio – Panorama e Perspectivas Actuais da Hist3ria Militar em Portugal», 1991.

LOPES, M3rio Canongia — *Os Avi3es da Cruz de Cristo*, 2.ª ed., Lisboa, Dinalivro, 2001.

PEREIRA, Jos3 Baptista — «For3a A3rea Portuguesa» in *Enciclop3dia Verbo Luso-Brasileira e da Cultura*, Lisboa, Editorial S3culo XXI, no prelo.

TELO, Ant3nio Jos3 — *Os A3ores e o Controlo do Atl3ntico*, Lisboa, Edi33es Asa, 1993.

2. PERIÓDICOS

Mais Alto — Revista da Força Aérea, Lisboa, Estado-Maior da Força Aérea, 1964-2001

O Século, Lisboa, 1910.

Revista Aeronáutica, Lisboa, Aero-Club de Portugal, 1912-1923.

Revista do Ar, Lisboa, Aero-Club de Portugal, 1937-1947

Voo Mecânico, Lisboa, Centro Nacional de Aviação, 1914.