A Aviação Nacional na I Guerra Mundial: uma actuação quase desconhecida

Tenente-coronel PilAv
João José Brandão Ferreira

Introdução

Desde 2014, que se comemoram os Centenários da Aviação Militar e da I Guerra Mundial, o grande conflito que alguém crismou da "guerra que ia acabar com as guerras"… Estas comemorações irão terminar em 2018.

O ano que corre marca os 100 anos da entrada "oficial" de Portugal no conflito, no ano em que a Alemanha e Portugal se declararam, mutuamente, guerra. Tal ocorreu apenas em 9 de Março de 1916 – apesar de as Forças Armadas Portuguesas já se encontrarem em campanha, em Angola, Moçambique e no Mar, desde 1914. A memória da participação portuguesa no conflito europeu – que ocorreu num clima de grande dramatismo – foi sendo esquecida ao longo do tempo, não só pela distância temporal como também por nunca ter havido interesse político em lhe dar realce, dado a nossa participação concreta se ter revestido de enorme controvérsia política e social, com aspectos dramáticos, alguns até vergonhosos, ter corrido de um modo geral mal e ter sido causa de imensos sacrifícios, tanto para as tropas como para a própria população civil.

O que se recorda apenas tem remotamente a ver com a ida do Corpo Expedicionário Português (CEP) para a Flandres e com a Batalha de La Lys, anualmente comemorada por iniciativa da Liga dos Combatentes, notável instituição, nascida em 1922, justamente para que a memória daquele terrível conflito não se perdesse e também com objectivos de solidariedade social para com os ex-combatentes e suas famílias.

Por isso, hoje, muito poucos têm a noção de que o nosso País, além do enorme esforço que foi pedido a todos os portugueses, chegando mesmo ao racionamentos de bens alimentares entre a população civil, combateu em quatro teatros de operações distintos, desde 1914, em Angola, Moçambique, no Atlântico Central e Sul e no Índico e, desde

1917, na Flandres, onde também se destacaram as marinhas mercante e de pescas. Neste contexto, registamos o esquecimento da participação da Aviação, que estava a dar os primeiros passos, isto é, a realizar os primeiros voos!

Preâmbulo

> "O céu está prestes a se tornar um novo campo de batalha, tão importante quanto a terra e o mar... Para conquistar o ar, é necessário privar o inimigo de todos os possíveis meios de voo, atingindo do ar suas bases operacionais e centros produtivos. Nós devemos nos acostumar com essa ideia, e estar preparados"
>
> Giulio Douhet, 1909

A primeira intervenção militar do "mais pesado do que o ar" ocorrera na Tripolitânia, em 1911, durante a Guerra entre a Itália e a Turquia, se não considerarmos a intervenção da aerostação militar na batalha de Flerus, em 1794.

As operações militares terrestres durante I Guerra Mundial revelaram-se de uma grande incompetência táctica, o que impediu que todos os contendores realizassem as suas concepções estratégicas o que, por sua vez, fez gorar os objectivos políticos. Por isso se chegou a 1918 num impasse e com todos os principais intervenientes esgotados. A razão principal é simples: os generais e almirantes tentaram, de um modo geral, combater uma guerra com armamento do século XX, usando tácticas do século XIX. O resultado foi a carnificina de milhões de homens e o completo anulamento da manobra, pelo poder de fogo. Como cedo se percebeu isto, os exércitos "enterraram-se" e fortificaram-se tendo nascido a "guerra das trincheiras".

Das principais inovações tecnológicas em termos de armamento, salientam-se o desenvolvimento da metralhadora, o extraordinário aumento da capacidade da artilharia, o deslocamento de tropas por caminho-de-ferro; o aparecimento do submarino, a invenção do "tank", a guerra química, com o lançamento de gazes tóxicos e o desenvolvimento da arma aérea, sobretudo pelo reconhecimento, caça e bombardeamento. É sobre este último ponto que versará esta intervenção, sobretudo naquilo que toca à aeronáutica portuguesa.

Antecedentes do Poder Aéreo

> "A guerra é uma brutalidade inexorável que por muito tempo ainda, infelizmente, há-de exercer a sua terrível acção. Aos países previdentes que sabem e querem zelar a sua independência compete, pois, tomar todas as precauções para sofrer nas melhores condições possíveis, as suas detestáveis consequências."
>
> António José de Almeida
>
> (Introdução ao projecto de lei sobre Aviação Militar, por si apresentado na Câmara dos Deputados, em 24 de Junho de 1912)

Impõe-se fazer um breve resumo do historial do nascimento da Aviação, até ao início do primeiro voo. A invenção do Balão, atribuída aos irmãos Montgolfier, em 1783, foi antecedida pela experiência da "Passarola", invenção do Padre Bartolomeu de Gusmão, ocorrida em Lisboa, em 1709. A ânsia de voar já tinha causado a morte ao barbeiro sangrador João Torto que, em 20 de Junho de 1540, terá saltado do alto da Sé de Viseu, com umas asas improvisadas, acabando por ser a primeira vítima do "mais pesado do que o ar", neste caso, ele próprio.

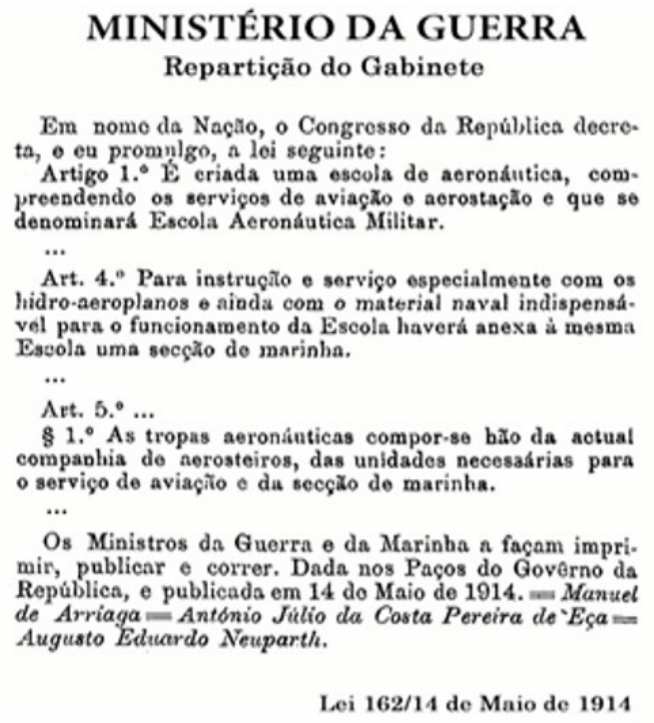
Em 1876, o general Augusto Bon de Sousa elaborou um anteprojecto de organização de aeróstatos, como meio de observação e comunicação. Esta ideia veio a concretizar-se em 1886, com o início da instrução dos aeróstatos militares na Escola Prática de Engenharia, em Tancos, e a aquisição do parque aerostático (tipo "Lachambre"). Em 1905, foi proposta a aquisição de dois balões para apoiar a expedição ao Sul de Angola.

Deve-se ainda lembrar o voo dos irmãos Wright, em 17 de Dezembro de 1903, nos EUA, considerado o primeiro voo em avião, a nível mundial. Mais tarde, o brasileiro Santos Dumont repetiu a façanha, em Paris, em 23 de Outubro de 1906.

Em 1907, foi criada, em Tancos, a Escola de Aerostação Militar e efectuadas experiências com um balão "Spencer". Dois anos depois, o capitão Ribeiro da Fonseca esteve presente na Exposição Aeronáutica de Frankfurt e foi um dos fundadores do Aeroclube de Portugal, em 11 de Dezembro de 1909 (de que foi o sócio nº 1 e primeiro presidente).

O primeiro voo realizado por um português foi efectuado por Óscar Blank, em França, e o francês Armando Zipfel fez uma tentativa de voo, não homologada, no antigo hipódromo de Belém. O que viria a ser considerado o primeiro voo ocorrido em Portugal, foi realizado pelo francês Julien Monet, no hipódromo de Belém, em 27 de Abril de 1910, num "Bleriot XI". O primeiro português a voar no nosso país foi Alberto Sanches de Castro, que descolou no Mouchão da Póvoa de Santa Iria, em 10 de Setembro de 1912, e efectuou quatro voos.

Em 24 de Junho de 1912, entrou na Assembleia Constituinte o primeiro projecto de lei para a criação da Aviação Militar, da autoria do então deputado Dr. António José de Almeida. O guarda-marinha de Administração Naval, Miguel Freitas Homem, ofereceu-se para ser o primeiro piloto militar, o que não chegou a acontecer. Após estudos efectuados por duas comissões nomeadas para estudar a implantação da aviação militar, foi aprovada, em 14 de Maio de 1914 a proposta de lei que criou a Aeronáutica Militar, sendo Ministro da Guerra o general Pereira d'Eça e Presidente da República o Dr. Manuel de Arriaga.



MINISTÉRIO DA GUERRA

Repartição do Gabinete

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.º É criada uma escola de aeronáutica, compreendendo os serviços de aviação e aerostação e que se denominará Escola Aeronáutica Militar.

...

Art. 4.º Para instrução e serviço especialmente com os hidro-aeroplanos e ainda com o material naval indispensável para o funcionamento da Escola haverá anexa à mesma Escola uma secção de marinha.

...

Art. 5.º ...

§ 1.º As tropas aeronáuticas compor-se hão da actual companhia de aerosteiros, das unidades necessárias para o serviço de aviação e da secção de marinha.

...

Os Ministros da Guerra e da Marinha a façam imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do Govêrno da República, e publicada em 14 de Maio de 1914. = *Manuel de Arriaga* = *António Júlio da Costa Pereira de Eça* = *Augusto Eduardo Neuparth.*

Lei 162/14 de Maio de 1914

Figura 1 – Lei 162/14 de Maio de 1914, criando a Aviação Militar.

Em 1915, abriu-se concurso para oficiais que quisessem frequentar o curso de pilotagem em Inglaterra, França e EUA, sendo aprovados onze "pioneiros", nove do Exército e dois da Armada: capitão de Cavalaria Cifka Duarte, tenente de Cavalaria Cunha Aragão, alferes de Infantaria Carlos Beja, alferes de Cavalaria Salgueiro Valente, primeiro-tenente de Marinha Sacadura Cabral, tenente de Infantaria Santos Leite, guarda-marinha António Caseiro, capitão de Artilharia Norberto Guimarães, tenente de Cavalaria Óscar Monteiro Torres, tenente de Cavalaria António Maya e alferes de Cavalaria Lello Portela.

A 1 de Agosto de 1916, foi finalmente inaugurada a Escola de Aeronáutica Militar, em Vila Nova da Rainha, que compreendia um quadro de 170 militares e civis, dando-se início, logo em Novembro desse ano, ao 1º Curso de Pilotagem, cujos instrutores saíram da fornada anterior. Equipavam a Escola os aviões "Maurice Farman" 1911/12 e o

“Deperdussion-B”. Mais tarde adquiriram-se dois biplanos “Farman M.F-11”, cinco “Farman F-40”, dois “Caudron G-3” e um monoplano “Morane-Saulnier” tipo H.

Em 1917, foram recebidos sete biplanos de treino “Niuport NI 83E-2” e foram admitidos dezasseis candidatos (quinze do Exército e um da Armada) que constituíram aquele que ficou conhecido por “curso histórico de Vila Nova da Rainha”, os quais foram brevetados em 10 de Maio de 1917, em cerimónia de pompa e circunstância, na Sociedade de Geografia de Lisboa: segundo-tenente Eduardo de Vasconcelos (brevet nº 1), tenente de Engenharia Sarmento de Beires, alferes de Cavalaria Jorge Gorgulho, tenente de Cavalaria João de Moura, tenente de Infantaria Luís da Cunha e Almeida, tenente de Infantaria António da Cunha e Almeida, alferes de Cavalaria Paiva Simões, alferes de Infantaria Olímpio Chaves, alferes de Cavalaria Rosário Gonçalves, tenente de Engenharia Durvall Portugal, tenente de Engenharia Castro e Silva e capitão de Cavalaria Joaquim Ramires.

Deve ainda referir-se que o capitão Ribeiro de Almeida, o primeiro engenheiro aeronáutico português (com o curso obtido na Suíça), fundou o Depósito Geral de Material da Força Aérea, em Alverca.

Em 28 de Setembro de 1917, já a guerra ia avançada, foi criado o Serviço de Aviação Naval cujo núcleo inicial foi colocado em Vila Nova da Rainha, equipado com hidroaviões de casco “F.B.A.” tipo B. Todo o pessoal de Marinha foi depois transferido para o novo Centro de Aviação Marítima de Lisboa, localizado no Bom Sucesso, cujo primeiro comandante foi Sacadura Cabral. Foram entretanto recebidos quatro hidroaviões “Donnet-Denhant D.D.8” e dois “Tellier T-3” e, mais tarde ainda, seis hidros D.D.8 com motor de 200 cavalos. Foi com esta grande pobreza de meios que se tentou organizar a participação da aviação militar no grande conflito em que Portugal estava envolvido.

A participação das forças aéreas nacionais

> “Não digo que temos pouco, digo que não temos nada”
>
> (Ministro da Guerra, no Parlamento, referindo-se ao Exército, em 28/6/1914)

A participação das forças aéreas nacionais ocorreu com o envio de esquadrilhas expedicionárias a Moçambique e a Angola; a tentativa de organização de um grupo aéreo para apoiar o CEP, na Flandres e a acção da aviação naval na Metrópole. Vamos lançar o nosso olhar, sucintamente, sobre cada um destes aspetos.

A esquadrilha expedicionária a Moçambique

A ida de uma esquadrilha para Moçambique foi iniciativa do então Governador-Geral e Comandante Militar do território, Dr. Álvaro de Castro entre Janeiro e Setembro de 1917. Para o efeito, na Metrópole, o capitão-tenente Sacadura Cabral foi encarregado de organizar a esquadrilha e de adquirir, em França, todo o material de apoio necessário. Este oficial deslocou-se àquele país, em Abril, a fim de adquirir quatro aviões Farman F-40 e quatro Caudron G-3 para a esquadrilha destinada a Angola. Dado que a França não forneceu os aviões em tempo, foram escolhidos três F-40 existentes em Vila Nova da Rainha, para que fossem desmontados e transportados por navio, para Moçambique.

Cada avião podia transportar um piloto e um artilheiro/observador, e estava equipado com uma metralhadora Lewis de 7,7mm, à frente, podendo transportar ainda, diversas bombas ligeiras. A aeronave permitia uma autonomia de 2h e 20 min, com uma velocidade máxima de 110 km/h e um tecto de 3750 metros. A esquadrilha – a primeira esquadrilha operacional a ser formada – era constituída por três aviadores, três observadores e três mecânicos, respectivamente, tenente de Cavalaria João Luís de Moura, tenente de Cavalaria Francisco Cunha Aragão; alferes de Cavalaria Jorge de Sousa Gorgulho; tenente de Cavalaria Teodorico Ferreira dos Santos (que inicialmente a comandou); tenente de Artilharia Santos Guerra; alferes de Infantaria (observador) Pinheiro Correa e Norberto Gonçalves; e dois mecânicos franceses contratados à firma Farman.

O vapor “Moçambique” que os transportava partiu do cais de Alcântara, a 2 de Junho de 1917, e chegou a Mocímboa da Praia, a 3 de Agosto (32 dias depois). Todo o material foi desembarcado e transportado à mão, dentro de caixas, até Mahunda, no planalto dos Macondes, a 300 m de altitude, onde a base destinada à esquadrilha tinha sido previamente preparada. Esta localização tinha sido escolhida para permitir o apoio às operações no Niassa e também porque o Quartel-General português se tinha transferido para Mocímboa da Praia, em Agosto de 1917.

A 7 de Setembro (apenas um mês depois!) iniciaram-se os voos de teste e de adaptação à pista. Coube ao alferes Jorge Gorgulho – único piloto presente – realizar o voo que correu com êxito, sendo o primeiro voo feito por um português no Continente Africano! Porém, no voo realizado no dia seguinte, ocorreu uma tragédia, pois o avião entrou em perda e despenhou-se tendo-se incendiado. Jorge Gorgulho não resistiu aos ferimentos tornando-se também o primeiro aviador português a falecer no Ultramar.

O mecânico francês que tinha preparado o avião ficou tão abalado pela ocorrência que foi mandado regressar a França. Deste modo, a esquadrilha ficou no chão até chegarem novos pilotos em Novembro desse ano, os tenentes João Luís de Moura e Francisco Aragão, que vieram nos navios que transportava a quarta e última expedição militar enviada a Moçambique. Os voos recomeçaram em Dezembro.

Em Novembro, porém, os alemães invadiram o Norte de Moçambique e, após o combate

de Negomano, a 25 desse mês, as tropas portuguesas retiraram daquela localidade, ao mesmo tempo que chegaram informações dos ingleses (que se vieram a revelar falsas) de que os alemães se dirigiam para Chomba, o que precipitou a retirada do Quartel-General português para Mocímboa da Praia. Os dois pilotos que não tinham ainda chegado à base aérea, razão pela qual os dois "Farman" não intervieram nas operações, ofereceram-se para integrar a 9ª Companhia Indígena, conhecida pela "coluna dos irregulares", comandada pelo notável capitão Neutel de Abreu, para irem ao encontro dos alemães, em Chomba.

Figura 2 – Os *FARMAN F-40*, no Norte de Moçambique – 1917/1918.

O clima insalubre vitimou, entretanto, o segundo mecânico francês, que adoeceu, ficando incapaz para o serviço. Em Dezembro, apenas havia o mecânico português disponível para manter os dois aviões, pelo que se solicitou mais dois mecânicos, aos ingleses, os quais chegaram a 17 de Janeiro de 1918. Durante o mês de Fevereiro, foram efectuados trinta e oito voos, apesar das péssimas condições meteorológicas.

Entretanto, o teatro de operações deslocou-se para Sul, mas, como não havia qualquer infraestrutura para apoiar as operações aéreas, os aviões mantiveram-se em Mocímboa. O capitão Teodorico Ferreira dos Santos que comandava a esquadrilha, desde Junho de 1917, cedeu o lugar, um ano depois, ao capitão João Luís de Moura, que a comandou até ao final do conflito. Em Agosto de 1918, chegaram a Mocímboa da Praia um outro mecânico francês e o alferes Francisco Higino Craveiro Lopes, que viria a ser Presidente

da República, entre 1951 e 1958, e o primeiro marechal do ar.

Após o Armistício, em 11 de Novembro de 1918, a base aérea manteve-se a operar até 2 de Dezembro, data em que os dois "Farman" foram para Lourenço Marques, via marítima. A esquadrilha foi reconstituída no Alto da Matola com todo o material transferido do Norte, mantendo-se a operar até ser extinta por ordem do novo Governador Brito Camacho, em 1920.

O Grupo Aéreo de apoio ao Corpo Expedicionário Português

Por todo o ano de 1917, o governo português envidou esforços para constituir um grupo aéreo de apoio ao CEP. Para organizar e posteriormente comandar todos os meios aéreos, foi nomeado o capitão Norberto Guimarães, em 2 de Julho de 1917. Este Grupo Aéreo teria três esquadrilhas: uma de caça e duas de reconhecimento e regulação de tiro aéreo. Foi criada uma "esquadrilha inicial" para efeitos de mobilização e enquadramento do pessoal a enviar para França, a qual funcionou no Quartel de Artilharia 1, em Campolide.

Pretendia-se organizar um corpo de sessenta pilotos e observadores e quarenta mecânicos, para partirem para França e Inglaterra. Os pilotos e observadores partiram para escolas em Avord, Pau, Istres, Cazaux e Juvisy; os observadores foram para Inglaterra e os mecânicos para a escola de St. Cyr, perto de Paris.

Nesse ano ainda, o general Gomes da Costa, comandante de uma das divisões do CEP, conseguiu integrar trinta e um pilotos e trinta e um mecânicos portugueses no "Groupe de Divisions d'Entrainment de Plessis-Belleville". Em Novembro de 1917, foi enviado um pedido à Grã-Bretanha: 10 caças SPAD de 150cv, e respectivo armamento, material de apoio para as três esquadrilhas, aviões de bombardeamento, material de regulação de tiro e de fotografia aérea, hangares e barracas para albergar 10 aviões, motores de reserva e sobressalentes, que permitissem operarem durante seis meses e projectores e material para voo nocturno.

As relações entre as autoridades portuguesas e inglesas não eram, todavia, boas e não houve por parte dos nossos antigos aliados qualquer vontade em nos ajudar, tendo declarado, no mês seguinte, que não forneceriam nenhum material. Entretanto, durante o golpe de Estado que levou ao poder o major Sidónio Pais, em 8 de Dezembro de 1918, foi abatido com fogo de armas ligeiras, um "Farman F-40", que sobrevoava o Parque Eduardo VII, tendo os seus ocupantes, tenente António Caseiro e alferes Martins de Lima, perecido. Em Janeiro, os franceses, a quem igual pedido de material havia sido feito, informaram que não estavam em condições de substituir os ingleses, o que terminou com os esforços para constituir um serviço de aviação que pudesse vir a apoiar o CEP.

O capitão Norberto Guimarães não se conformou com este desfecho e tentou colocar pilotos e mecânicos portugueses a combater na linha da frente, integrados em

esquadrilhas francesas, equipados com aviões “SPAD e Breguet”. O comando francês exigiu treino adicional nestes aviões.

Em 31 de Março de 1918, porém, o ministro da guerra português, tenente coronel Freitas Soares, deu ordem de dissolução do Serviço de Aviação do CEP, mas a ordem não foi acatada em França. Em 3 de Abril, o “Bureaux des Alliés” deu indicação aos pilotos portugueses, tenentes Ulisses Alves e Pereira Gomes para seguirem para a esquadrilha 263 e, em Maio, para os capitães António da Cunha e Almeida e Luís da Cunha e Almeida (que eram irmãos), se integrarem na esquadrilha de caça “Spad 79”. Em 26 de Maio, o governo português deu ordem de regresso imediato a Portugal a todos os pilotos. O capitão Norberto Guimarães regressou a Lisboa, mas muitos pilotos ignoraram a ordem e mantiveram-se a combater em esquadrilhas francesas, até ao fim da guerra.

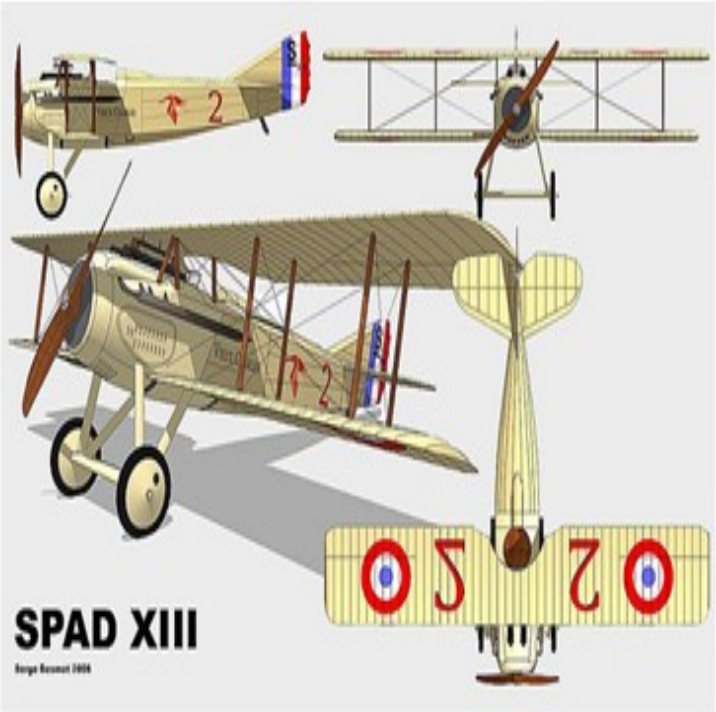


Figura 3 – Caça *SPAD XIII.*

Foram treze os pilotos portugueses que se mantiveram nestas condições:

Piloto	**Esquadrilha**	**Base**	**Avião**
capitão Óscar Monteiro Torres	SPA-65	Soissons	SPAD7-C1

tenente Pedro E. J. da Silveira	C-278	Laon	Sopwith 2
alferes Eduardo S. Moreira	C-278	Laon	Sopwith 2
tenente José F.A. Cabrita	ESQ-218	Soissons	Handley-Page
capitão José J. Ramires	N-158	Laon	BR 14-A2
alferes João S. Valente	N-158	Laon	BR 14-A2
tenente Ulisses A. Alves	SAL-263	Laon	Salmon 2
tenente Pereira C. Júnior	SAL-263	Laon	Salmon 2
tenente António Sousa Maya	SPA 124	La Noblett	SPAD 13-C1
tenente José B. Santos Leite	SPA 124	La Noblett	SPAD 13-C1
alferes Alberto Lello Portela	SPA 124	La Noblett	SPAD 13-C1
tenente A. Cunha e Almeida	SPA 79	Montdidier-Noyon	BR 14-A2
tenente Luís Cunha e Almeida	SPA 79	Montdidier-Noyon	BR 14-A2

A estes pilotos veio juntar-se o primeiro-sargento Paulo de Sousa Gomes, do 1º Regimento da Legião Estrangeira, que obteve o *brevet* de piloto, em Chalons, batendo-se bravamente na Esquadrilha F-2, tendo efectuado mais de 300 horas de voo. Foi promovido a alferes miliciano piloto aviador e condecorado com as Cruzes de Guerra portuguesa e francesa.

O tenente António J. Brito Pais, que pertencia à Companhia de Sapadores de Caminho de Ferro, estando em França, especializou-se em motores de avião, tendo prestado serviço como mecânico, na esquadrilha SPA-124, em apoio aos pilotos portugueses. O capitão Rui da Cunha Menezes organizou o grupo de observadores do CEP, em 5 de Novembro de 1917, tendo ficado pronto em Janeiro de 1918.

Os observadores foram treinados para o serviço em balões cativos de observação e, ao contrário dos pilotos, já utilizavam paraquedas. Os balões elevavam-se entre os 500 e 1000 metros acima do solo e estavam ligados por cabo de arame a um sarilho montado num camião.

Os pontos de observação do sector português eram seis e situavam-se em: Convent; Heath; Robinson; Chapigny; Norton Ledge; e Nook. Estes observadores trabalhavam em conjunto com os ingleses e permaneceram na frente, até Abril de 1918. Os ingleses também destacaram seis aviões de reconhecimento, da 4ª Esquadra, a partir de 1 de Janeiro de 1918, que ficaram adstritos ao CEP, em seu apoio. Mais tarde foram aumentados para doze. A ligação com o CEP era feita através do comando do Batalhão de Infantaria 8 tendo sido criada para o efeito uma "BIS", "Branch Intellience Section".

Figura 4 – major Óscar Monteiro Torres, morto em combate, em 20/11/1917.

De todo o pessoal que serviu em França, destacaram-se os capitães Óscar Monteiro Torres e Lello Portela. O primeiro, morreu em combate aéreo quando pilotava o seu SPAD S7C1#4268, sendo, até hoje, o único aviador português que faleceu nestas circunstâncias. O combate ocorreu na zona entre Chemin des Dames e Laon, havendo notícias de que Monteiro Torres terá abatido, previamente, um avião de observação e um caça alemão. O seu avião caiu em território alemão morrendo no dia seguinte devido aos graves ferimentos que recebera. Os alemães prestaram-lhe honras militares e foi postumamente condecorado com a Cruz de Guerra de 1ª classe.

Mais tarde, em 22 de Junho de 1930, o seu corpo regressou a Portugal via aérea, sendo escoltado por uma esquadrilha francesa, jazendo no cemitério do Alto de S. João, após funerais nacionais, com grande parte da população de Lisboa na rua. Foi promovido a major por distinção e condecorado com a Ordem da Torre e Espada.

Lello Portela obteve, possivelmente, três vitórias (não estão devidamente documentadas) em combates aéreos e abateu um balão inimigo, durante as 22 missões de combate que realizou. Foi promovido a capitão por mérito, obteve três citações do Exército Francês e recebeu a medalha francesa da Legião de Honra. A Esquadrilha Inicial de Aviação viria, depois da guerra ter terminado, a ser condecorada com a Cruz de Guerra de 1ª classe, em 18 de Fevereiro de 1921.

A esquadrilha expedicionária a Angola

À semelhança do que se passou com Moçambique, também para apoiar as operações em Angola se organizou uma esquadrilha da Aeronáutica Militar, apesar da altura em que ela se começou a formar as operações militares naquele território já estivessem praticamente terminado. Foi também Sacadura Cabral que, em 1917, se encarregou da aquisição de nove bimotores G4, dezoito motores de reserva, dois carros oficinais e dois hangares desmontáveis, para equipar a unidade.

A 25 de Junho de 1918, foi formada uma comissão presidida pelo Ministro da Guerra, tenente-coronel Freitas Soares e composta pelos major Castilho Nobre, Director do Serviço de Aeronáutica Militar, e capitão Joaquim Ramos, para estudar e organizar tal esquadrilha, que se destinava, mais tarde, a fazer a vigilância e o reconhecimento da toda a Província. A Esquadrilha foi comandada pelo capitão António da Cunha e Almeida, tendo o equipamento e pessoal partido a 1 de Setembro de 1918, aportando a Moçâmedes dezassete dias depois. A base escolhida situava-se no planalto de Huila, marginando a estrada Lubango-Humpata, sendo o primeiro aeródromo construído em Angola. A viagem para transportar todo o material demorou seis meses e transformou-se num feito homérico!

A guerra, entretanto, já tinha terminado com a derrota da Alemanha e o fim da pacificação dos Cuanhamas e Cuamatos, mas a esquadrilha ia ter um começo azarado, pois um incêndio, por imprevidência, logo destruiu um dos hangares perdendo-se grande parte do material. Também no primeiro voo de ensaio, efectuado pelo comandante da esquadrilha, o avião teve que fazer uma aterragem de emergência, ficando muito danificado.

Figura 5 – Emílio Carvalho junto a um *CAUDRON G3* e pessoal mecânico – Huambo – 1923.

Os restantes pilotos, entretanto chegados, eram os tenentes Carlos da Cunha e Almeida, Aurélio Castro e Silva e Rosário Gonçalves e os alferes Ângelo Felgueiras e Sousa, Ulisses Alves e Celestino Pais de Ramos; os observadores eram os alferes Álvaro Pinto da Cunha, Jorge Metelo de Nápoles Manuel, José Carlos Piçarra e Manuel Amado da Cunha. Era tesoureiro o alferes de Administração Militar Leonel Pereira da Cunha.

Como a guerra tinha acabado, gerou-se um conflito entre o governo central e o da colónia para saber quem sustentava a esquadrilha em termos orçamentais, pelo que os aviões não voavam por falta de… gasolina! A situação só veio a resolver-se com a nomeação do novo Alto-Comissário, general Norton de Matos, que transformou a Esquadrilha no Grupo de Esquadrilhas do Huambo, sendo o comando atribuído ao capitão Luís de Cunha e Almeida (que servira numa esquadrilha francesa). Este grupo foi extinto em 23 de Fevereiro de 1924 e a Aviação Militar só renasceria em Angola, trinta e seis anos depois.

O serviço de aviação naval

Enquanto tudo isto se passava no Exército, a Armada não estava parada. Por Decreto de 28 de Setembro de 1917, foi criada a Aviação Naval, à data conhecida como “Aviação Marítima”. O mesmo decreto criava o Centro de Aviação Marítima de Lisboa, no Bom Sucesso, que ficou subordinado à Base Naval de Lisboa. O primeiro Director da Aviação

Naval foi o capitão-de-mar-e-guerra D. Luís da Câmara Leme.

Pretendia ainda o Estado-Maior Naval construir uma segunda estação aeronaval no Algarve junto à ilha da Culatra, em parceria com os franceses, que a falta de pessoal e demoras várias inviabilizaram o projecto. Porém, as negociações encetadas com os franceses vieram a resultar, na organização de um centro de aviação francesa em Aveiro (S. Jacinto), subordinado à Base Naval de Leixões. Em Março de 1918, foi ainda criado, na Ilha de S. Miguel – Açores –, um centro aeronaval subordinado à Base Naval de Ponta Delgada, em cooperação com o governo americano.

Até 1925, todos os pilotos da Aviação Naval foram formados no estrangeiro, nomeadamente, em St. Raphael (França), S. Diego (EUA) e Portorose (Itália). A Base do Bom Sucesso começou a operar em 24 de Dezembro de 1917, com dois hidroaviões "F.B.A. tipo B", bi-lugares, capazes de missões de reconhecimento marítimo de minas e submarinos.

Em 1918, chegaram dois aviões "Tellier T3" de três lugares, de reconhecimento costeiro e combate anti-submarino. Um destes aparelhos desapareceu no mar, em 23 de Agosto de 1918, quando efectuava uma missão de combate, nele perdendo a vida o tenente Azeredo de Vasconcelos. Em Agosto de 1918, foram recebidas mais seis aeronaves "DD8" de três lugares, capazes de transportar 100 Kg de bombas e já dispondo de comunicações TSF. A área de actuação destas aeronaves situava-se entre o Cabo Espichel e o Cabo da Roca, chegando a cobrir uma área até 20 milhas da costa.

A base de S. Jacinto ficou concluída a 1 de Abril de 1918, tendo o primeiro voo sido efectuado a 9 de Maio. Nela operaram oito hidroaviões "DD8" franceses, comandadas pelo tenente Maurice Larrouy. Na base prestou serviço o primeiro-tenente Tavares da Silva e algumas praças da marinha portuguesa. A sua missão era a de patrulhar as águas desde a foz do Rio Minho até á foz do Mondego. Chegaram a ser travados três combates com submarinos alemães.

A base de Ponta Delgada chegou a ser equipada com quatro aviões "Curtiss HS-1L" e "H5-2L", de três lugares. Os americanos tentaram ainda operar na Ilha do Faial, mas tal não chegou a acontecer por a guerra ter entretanto terminado.

Ainda antes do final da guerra e já com os ensinamentos que esta trouxe, reorganizou-se a Aeronáutica Militar que, até então, apenas dispunha do decreto fundador de 1914. Deste modo, em 29 de Dezembro de 1918, foi publicado o Decreto-Lei nº 4529, que definia para o Serviço de Aeronáutica Militar a existência de Direcção da Aeronáutica Militar, Comissão Técnica de Aeronáutica, Escola Militar de Aviação, Escola Militar de Aerostação, Tropas Aeronáuticas e Parque de Aeronáutica Militar. Esta foi, verdadeiramente, a primeira organização da Aeronáutica em termos operacionais e de sustentação, sendo o seu primeiro director o major Castilho Nobre, oficial mais antigo ao Serviço da Aeronáutica Militar, com todos os requisitos para ocupar o cargo. Dependia directamente do Secretário de Estado da Guerra.

Este oficial, já tenente-coronel, viria a falecer num acidente aéreo ocorrido no dia 10 de

Abril de 1921, em que descolara num “Nieuport” com outros cinco aviões, da Amadora, para ir sobrevoar e prestar honras fúnebres durante a transladação dos ataúdes com os corpos de dois soldados desconhecidos, um morto em África e outro em França, de Lisboa para a sala do Capítulo do Mosteiro da Batalha. Sendo Nobre de nome, morreu por uma causa também nobre: pela causa do Ar e ao Serviço da Pátria.

Conclusão

> “Com os recursos provenientes das subscrições (cerca de 16.000 escudos) e com a verba de que actualmente o Ministério da Guerra pode dispor (cerca de 5.500 escudos) não se poderá, é certo, dar á Escola o desenvolvimento que seria para desejar…”
>
> (Excerto do texto da introdução à lei publicada em Diário do Governo, em 14 de Maio de 1914, que cria a Escola de Aeronáutica Militar)

A criação da Aeronáutica Militar Portuguesa acompanhou, desde cedo e sempre, a evolução do balão, do dirigível e do avião. A Aviação Portuguesa esteve entre as primeiras, sem embargo da criação das suas estruturas iniciais ter sido muito prejudicada pela terrível situação política, económica, financeira e social que Portugal viveu, após a implantação da República. Basta referir que os primeiros aviões só puderam ser adquiridos por subscrição pública que rendeu, na altura, 62 contos de reis, como se pode verificar no incrível texto constante da citação acima referida! Tal explica também, e por exemplo, que só mais de um ano depois do decreto de 23 de Maio de 1914, tenha saído em Ordem de Serviço do Exército, de 14 de Agosto de 1915, o convite para os oficiais e sargentos que quisessem frequentar o curso de pilotos.

A primeira organização de uma aviação militar deu-se com a criação da “Aeronautical Division U.S. Army Signal Corps”, em 1 de Agosto de 1907. Sem embargo, a organização militar da aviação, apenas ocorreu em termos continuados após o Ministro da Guerra francês, general Brun, ter adquirido dois aviões, em 1909, destinados especificamente a serem utilizados como arma. A partir daí, os diferentes países seguiram-lhe o exemplo.

Deste modo, no início da I GM, a França possuía vinte e sete esquadrilhas, de oito aviões cada (e outras quatro nos seus territórios africanos); a Aviação Naval dispunha de dez hidroaviões.

A Alemanha, por seu lado, dispunha de quatro batalhões com cerca de 300 aviões; a Austro-Hungria dispunha também de setenta aparelhos, agrupados em esquadrilhas. Na

Grã-Bretanha, o “Royal Flying Corps”, dispunha de oito esquadrilhas, a doze aviões cada. Por sua vez, a Rússia dispunha de 200 aviões, maioritariamente franceses, mas construídos no seu território, sob licença. A Espanha, que se manteve neutral na I GM, dispunha de três esquadrilhas, somando catorze aviões; a Itália, doze esquadrilhas, a sete aviões cada, e a Bélgica, quarenta aviões e sessenta pilotos e observadores.

Os EUA estavam longe de ter um potencial aéreo que se comparasse às principais potências europeias, pois só dispunham de doze aviões, seis hidroaviões e trinta pilotos. Escusado será dizer que todos estes números subiram exponencialmente durante a escalada da guerra, e as baixas registadas acompanharam esta escalada.

Vejamos alguns exemplos:

– Entre 1914 e 1918, a aeronáutica francesa treinou 16458 pilotos e cerca de 2000 observadores de voo; destes, morreram em combate ou em acidentes aéreos, 5533, ou seja, 29% do total. O número total de baixas nas tripulações francesas (mortos, feridos e capturados) foi de 7780, ou seja, uns impressionantes 39% do total;

– Os alemães, perderam 7780 homens em combate ou acidentes aéreos, em igual período de tempo, não existindo registos de quantos tripulantes os alemães treinaram, supondo-se que a percentagem de baixas fosse superior aos franceses, com 3128 aeronaves perdidas;

– Os números ingleses ainda são mais impressionantes: estima-se que o número de tripulantes incorporados, na Marinha e no Exército, tenha rondado os 22000 pilotos e cerca de 2600 observadores, dos quais 9378 (38%) morreram em serviço; o total de baixas ascendeu, porém, a 16623, o que representa 68% de toda a força e o tempo médio de vida de um piloto britânico, na frente francesa, no verão de 1916, era estimado em três semanas…

Como curiosidade refere-se que a primeira vitória aérea na I Guerra Mundial registou-se a 5 de Outubro de 1914. O sargento-ajudante Frantz e o seu mecânico Quenault, num avião “Voisin”, abateram um avião alemão “Taube-Aviatik”, sobre as linhas francesas. De salientar que os combates entre aviões começaram com tiros de carabina e revólver e as bombas eram largadas à mão, só depois se montaram metralhadoras cujo problema de tiro só foi resolvido quando o holandês Fokker, ao serviço dos alemães, descobriu como sincronizar o motor/hélice com o tiro da metralhadora.

Comparada com a acção dos outros países beligerantes, a actividade da aviação nacional pode considerar-se modesta. Tal resultou da situação do País, atrás apontada, e da grande controvérsia e oposição de que se revestiu o envio de tropas para o teatro europeu… E também pela pouca simpatia – para não lhe chamar outra coisa – que franceses e, sobretudo, os ingleses mostraram quanto ao envio do exército português para a Flandres.

Outra circunstância que prejudicou o desenvolvimento do emprego militar da aviação foi a descrença que a maior parte dos oficiais dos quadros permanentes, da altura, tinham

em relação à nova arma aérea, fruto dos atavismos que sempre acompanham a evolução das coisas e dos homens. No Portugal da altura, houve sempre entusiastas da causa do Ar (tanto militares como civis), gente consciente da importância do avião e da nova era que se afirmava e consciência, na elite do poder nacional, que era necessário dotar o país de capacidades militares que operassem na terceira dimensão do espaço.

Fez-se o possível por minorar a ameaça de submarinos e de minas no continente, com meios da aviação naval e tomou-se a decisão algo revolucionária de enviar duas esquadrilhas expedicionárias para os dois maiores territórios africanos portugueses, devendo referir-se que, para a defesa do Ultramar, nunca se regatearam esforços. Este envio da aviação para Angola e Moçambique, apesar dos aviões não terem ido a voar, cabe naquilo que hoje se apelidaria de "projecção do Poder Aéreo". Pois foram das primeiras que se fizeram em todo o mundo.

E se era difícil operar na Europa, imagina-se fazê-lo na África daquele tempo… A importância da Aviação como vector militar não alcançou a sua verdadeira projecção e importância, no decorrer da I Guerra Mundial. Tal só seria alcançado no segundo conflito à escala mundial, o que deu origem a que ganhasse jus a ser considerado considerada um ramo independente à semelhança do Exército e da Marinha.

O espaço entre guerras foi também o do nascimento e consolidação do transporte aéreo civil. Em Portugal, as coisas foram sempre evoluindo, ao princípio devagar, devido às restrições financeiras, sofrendo um grande impulso e entusiasmo popular que as notáveis viagens aéreas dos portugueses proporcionaram. Porém, só durante a guerra civil espanhola e a II GM as forças aéreas portuguesas ganharam organização e meios avantajados. Foi, porém, a criação da Força Aérea (FA), em 1952, complementada pelos meios aéreos e de apoio, organização e tecnologia, que a nossa participação na OTAN proporcionaram, que a FA se viria a consolidar como um corpo moderno, dinâmico e capaz de ombrear com as mais modernas forças aéreas europeias.

Mas foi preciso as extensas e prolongadas operações aéreas ocorridas durante as últimas campanhas ultramarinas, entre 1961 e 1975, para lhe dar a prova de fogo que lhe faltava, se assim se pode dizer, para lhe garantir a maioridade. Deste modo, também se pode aplicar à Aviação Militar a paráfrase do lema olímpico "Citus, Altius, Fortius", que quer dizer "mais alto, mais depressa e mais longe" – a "religião" inicial dos aviadores.

"Citius, Altius, Fortius"

Figura 6 – A Cruz de Cristo, presente em todas as aeronaves da Força Aérea.

Bibliografia

Cardoso, Edgar, *História da Força Aérea Portuguesa,* Vol. I, Lisboa.

Correia, Pinheiro, *Gago Coutinho – Percursor da Navegação Aérea,* Edição do Centenário, Portucalense Editora, Porto, 1969.

Falcão, Cor Conde, *Imagens da I Guerra Mundial,* Edição da Secção de Relações Públicas do Exército, Lisboa, Maio de 1998.

Ferreira, João J. Brandão, *A Evolução do Conceito Estratégico Ultramarino Português, da Conferência de Berlim à Descolonização,* Hugin, Lisboa, 2002.

Lopes, Mário Canongia Costa, José Manuel R, *Os Aviões da Cruz de Cristo,* Dinalivro, Lisboa, 1989.

Marck, Bernard, *Heróis e Heroínas da Aviação,* Chaves Ferreira Publicações, Outubro de 2007.

Mateus, Henriques, *A Aventura de Voar,* Tipografia Peres S.S., Lisboa, 2006.

Serejo, Carlos, *Nossa Senhora do Ar,* Edição da Força Aérea Portuguesa. 2009.

Tadeu, Viriato, *Quando a Marinha Tinha Asas…*, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 1984.

CONFERÊNCIAS

Telo, António José, *A Grande Mentira, a versão oficial da Beligerância Portuguesa*" XXIII Colóquio de História Militar; Comissão Portuguesa de História Militar, Outubro de 2015.

ARTIGOS

Patrício, Major general Olegário, *Deperdeussin, construção de uma réplica*; Mais Alto, nº 415, Maio/Junho 2015.

Serejo, Dr. Carlos Robalo, *Aviação Militar em Portugal*, Mais alto, nº 408, Abril de 2014.

INTERNET

http://www.momentosdehistoria.com/index.html (6ª edição Janeiro 2015).

http://www.aereo.jor.br/2008/11/11/a-atricao-nos-combates-aereos-da-primeira-guerra e os maiores ases (20/2/2016).