

UNIVERSIDADE DE LISBOA

FACULDADE DE LETRAS



**GÉNESE DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA.
INFLUÊNCIA DO AERO CLUB DE PORTUGAL E
DA REVISTA DO AR**

FERNANDO DA ROCHA RIBEIRO

Tese orientada pelo Prof. Doutor António Ventura e coorientada pelo Prof. Doutor Luís Fraga, especialmente elaborada para a obtenção do grau de Mestre em HISTÓRIA MILITAR.

2016

RESUMO

A Força Aérea Portuguesa nasceu após um processo político e militar muito complexo, com muitos apoiantes e muitos antagonistas. O seu nascimento foi a resultante da evolução da aviação em Portugal, das experiências acumuladas dos intrépidos aviadores portugueses durante os raids aéreos dos anos 20 e 30 do século passado, do conhecimento operacional e do reconhecimento da importância do Poder Aéreo, principalmente após a Segunda Guerra Mundial.

Em todo este processo, desde os finais de 1909, a evolução da Aviação em Portugal foi acompanhada pelo Aero Club de Portugal. Esta Instituição aglutinou os entusiastas da “Causa do Ar”, civis e militares, constituindo-se uma entidade onde existia um vasto conhecimento técnico sobre Aeronáutica e onde se destacaram vários “Homens” com capacidade para impulsionar, como grupo de pressão, a criação do terceiro ramo das Forças Armadas Portuguesas em 1952, de que se destacou o então Coronel Humberto Delgado. De uma forma concertada, a “Revista do Ar” teve um papel determinante na divulgação dos ideais da “Causa do Ar”.

Palavras-chave: Força Aérea Portuguesa, Aero Club de Portugal, Humberto Delgado

ABSTRACT

The Portuguese Air Force was born after a very complex political and military process, with many supporters and many antagonists. Its creation was the result of the evolution of aviation in Portugal, the accumulated experiences of the intrepid Portuguese airmen during the air raids of the 20s and 30s of last century, the operational knowledge and the recognition of the importance of air power, particularly after World War II.

Throughout this process, starting at the end of 1909, the evolution of aviation in Portugal was accompanied by the Aero Club of Portugal. This institution brought together enthusiasts of "Cause of the Air", civilians and military men. It resulted in an entity with vast technical knowledge of Aeronautics, in which several "Men" stood out to drive, who as a pressure group had the ability to foster, the creation of third branch, of the Portuguese Armed Forces in 1952, among witch Colonel Humberto Delgado. In a concerted manner, "Revista do Ar" had a leading role in spreading the ideals of the "Cause of the Air".

Keywords: Força Aérea Portuguesa, Aero Club de Portugal, Humberto Delgado

AGRADECIMENTOS

Todos os trabalhos em termos genéricos e os académicos em particular, quer sejam de maior ou menor dimensão, mais profundos ou menos incisivos na problemática tratada, mais candentes ou um pouco menos brilhantes, são um produto final de vários fatores, não sendo necessariamente todos eles matemáticos e tangíveis. Muito raramente um autor teve a capacidade, de uma forma solitária, de articular os seus pensamentos, seguir o seu plano e concluir a sua ideia sem ajuda de terceiros. No mundo atual não estamos sozinhos, precisamos de ajuda – ainda bem diria eu.

Em primeiro lugar gostaria de dirigir uma palavra de agradecimento aos meus Orientadores, Prof. Doutor António Ventura e Prof. Doutor Luís Alves de Fraga. Pelo apoio científico, pelo acompanhamento do trabalho e enquadramento temático, pela disponibilidade demonstrada e facilidade no acesso perante as minhas dúvidas. Uma palavra especial para o Senhor Coronel Luís Alves de Fraga, outra faceta em que me enquadro como camarada da Força Aérea, pela ideia inicial e pelo apoio e amizade demonstrada durante os vários contactos, fruto da vivência conjunta na Instituição Força Aérea que muito prezo, que foram imprescindíveis para pôr de pé este projeto.

Como é referido no título, este é um trabalho sobre a Força Aérea, mas onde se revela de uma forma superior o Aero Club de Portugal (AeCP) e a sua atividade desde o início do século XX. Para a consecução dos objetivos do trabalho foi muito importante a participação do Senhor Gustavo Almeida. Em representação do AeCP abriu-me, de par em par, os arquivos da sua Instituição, mesmo os mais periclitantes por figurarem como os originais dos primórdios do século anterior, concedeu-me o acesso a listagens únicas, permitiu-me no fundo o acesso ao coração histórico e documental de uma Instituição centenária que muito agradeço.

Sendo o autor “um homem da casa”, recorri a várias subunidades da Força Aérea no sentido de aceder a um conjunto de dados. Desta forma, gostaria de agradecer o apoio do Senhor Coronel Rui Roque, chefe das Relações Públicas da Força Aérea, à chefia do Arquivo Histórico da Força Aérea e à Revista *Mais Alto* pela cedência de informação.

Na procura de dados específicos e na sequência de outros contactos do anterior efetuados, sempre senti o apoio da Comissão Portuguesa de História Militar nas pessoas do Senhor TCOR José Pinto e do SAJ Doutor Jorge Silva Rocha. De facto, a oferta de publicações e cedência de outras para consulta, foram muito importantes no decorrer deste trabalho. O meu reconhecimento pela sua disponibilidade e colaboração sempre presentes.

No meu percurso de investigação solicitei ainda o apoio do Arquivo Histórico da Marinha. Aqui tornou-se evidente a ação da Dr.^a Isabel Beato, técnica superior da Marinha, que, de uma forma desinteressada e assertiva, muito contribuiu para o endereçamento correto de vias de acesso a conhecimento de dados relativos à Aviação Naval.

Gostaria também de endereçar um agradecimento a todos os professores dos seminários de Mestrado que me ofereceram uma visão diferente sobre a envolvimento académica. Nesta vertente, gostaria de reconhecidamente agradecer ao Prof. Doutor José Varandas, meu diretor de Mestrado em História Militar, pelo apoio constante que proporcionou nestes últimos dois anos, desde aspetos académicos a organizativos. O Prof. Doutor José Varandas representou o centro de gravidade do Mestrado em todas as suas facetas.

Por fim, uma palavra de reconhecido agradecimento à minha família pelas vezes que me ouviram falar no trabalho, pelo encorajamento, apoio e carinho recebido.

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS.....	5
GLOSSÁRIO	8
INTRODUÇÃO	9
CAPÍTULO 1 A AVIAÇÃO MILITAR EM PORTUGAL	15
1.1 Antecedentes: o Aero Club de Portugal.....	16
1.2 A Aeronáutica Militar	20
1.3 A Aviação Naval. Quando a Marinha tinha Asas	23
1.4 A Evolução da Aviação Militar	26
1.5 Das grandes viagens à Guerra Civil de Espanha	28
CAPÍTULO 2 A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL E O PODER AÉREO	37
2.1 A Segunda Guerra Mundial e a Aeronáutica Militar	38
2.2 As novas aeronaves e as novas missões: a Base Aérea das Lajes	41
2.3 Lições aprendidas sobre o emprego do Poder Aéreo	42
CAPÍTULO 3 DE NOVO O AERO CLUB DE PORTUGAL	51
3.1. O núcleo de aviadores e a Revista do Ar.....	53
3.2. Dos "Homens" ao "Homem": Humberto Delgado	76
3.3. Das "Razões" à "Razão": a Força Aérea, um futuro com futuro	90
CAPÍTULO 4 A FORÇA AÉREA: DO DESEJO À REALIDADE	97
4.1. Uma proposta de Lei	98
4.2. Lutas entre Ramos das Forças Armadas.....	103
4.3. A vitória da legalidade.....	111
CONCLUSÃO	117
BIBLIOGRAFIA.....	129

GLOSSÁRIO

1SAR	Primeiro Sargento
1TEN	Primeiro Tenente (posto da Marinha equivalente a Capitão)
2SAR	Segundo Sargento
2TEN	Segundo Tenente (posto da Marinha equivalente a Tenente)
AAA	Artilharia antiaérea
AeCP	Aero Club de Portugal
Aero	Da arma de Aeronáutica
ALF	Alferes
BA1	Base Aérea nº 1 (Sintra)
BA2	Base Aérea nº 2 (Ota)
BA3	Base Aérea nº 3 (Tancos)
BA4	Base Aérea nº 4 (Lajes – Terceira)
BRIG	Brigadeiro (posto atualmente reconhecido em Portugal como Major-General)
CALM	Contra-Almirante (posto equivalente a Major-General)
CAP	Capitão
CEMFA	Chefe do Estado-Maior da Força Aérea
CEP	Corpo Expedicionário Português
CMG	Capitão-de-Mar-e-Guerra (posto de Marinha equivalente a Coronel)
COR	Coronel
CTEN	Capitão-Tenente (posto de Marinha equivalente a Major)
CV	Cavalo-vapor (unidade de medida de potência)
CVP	Cruz Vermelha Portuguesa
DGAC	Direção-Geral da Aeronáutica Civil
FAP	Força Aérea Portuguesa
GEAR	Grupo de Esquadrilhas de Aviação “República”
GEN	General
GMAR	Guarda-Marinha
ICAO	Organização Internacional da Aviação Civil / International Civil Aviation Organization
IST	Instituto Superior Técnico
MAJ	Major
NATO/OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
OGMA	Oficinas Gerais de Material Aeronáutico (em Alverca)
PICAO	Sigla em inglês de Organização Provisória da Aviação Civil Internacional / Provisional International Civil Aviation Organization
RAF	Royal Air Force, do Reino Unido
SAC	Secretariado da Aeronáutica Civil
SAJ	Sargento-Ajudante
TAP	Transportes Aéreos Portugueses
TCOR	Tenente-Coronel
TEN	Tenente
TGEN	Tenente-General
VALM	Vice-Almirante (posto da Marinha equivalente a Tenente-General)

INTRODUÇÃO

*O mundo clama por homens assim.
Porque, na verdade, o que é indispensável
é o homem que saiba levar “Uma carta para Garcia”.*

Elbert Hubbard

A data de 1 de julho de 1952 é uma referência incontornável para a Força Aérea Portuguesa, como dia do seu nascimento. Junta-se ao rol de referências cronológicas da Aviação Militar em Portugal que, institucionalmente, desde 1914, vem acrescentando valor e mérito para Portugal. Entretanto, a Força Aérea tornou-se uma realidade estável e muito bem implementada em Portugal nos nossos dias. Foi o resultado do desenvolvimento da Aeronáutica a nível mundial, de uma intensa luta, nos finais da década de 1940 e inícios da de 1950, entre muitos apoiantes da Aeronáutica Militar do Exército e os opositores da Aviação Naval da Marinha e do esforço incontido de uns entusiastas da “Causa do Ar” pela criação e independência de um novo ramo das Forças Armadas, em paridade com o Exército e a Marinha. A maior parte destes entusiastas estavam associados no Aero Club de Portugal, instituição civil de relevo no desenvolvimento da Aviação em Portugal durante todo o século XX.

Para melhor se entender esta realidade no nosso país é de todo necessário ter a perceção completa do seu enquadramento. Os primeiros passos da Aviação foram sendo dados nos Estados Unidos e na Europa, na primeira década do século XX. Os irmãos Wright nos Estados Unidos, em 1903, ao desenvolverem a máquina voadora mais pesada que o ar, Santos Dumont, em Paris, em 1906, ao descolar num avião com motor a gasolina, ou mesmo Blériot quando fez a primeira travessia aérea do Canal da Mancha, em 1909, tornaram-se nos elementos inspiradores de uma realidade que se iria transformar por etapas. Contudo, Portugal sempre acompanhou de perto a evolução ou, melhor ainda, a revolução provocada pelo desenvolvimento da Aeronáutica a nível mundial desde os primórdios do século anterior. Em outubro de 1909, o francês Armand Zipfel, em Lisboa na zona de Belém, fez uma primeira tentativa de voo não considerada como tal e, no ano seguinte em 27 de abril, Julian Mamet, no mesmo local, realizou o primeiro voo registado oficialmente em Portugal.

Neste pequeno lapso de tempo, nasce em dezembro de 1909 o Aero Club de Portugal, associação onde tiveram lugar de relevo um conjunto de oficiais do Exército, na maioria pertencentes à arma de engenharia, com grande impacto no desenvolvimento da Aviação Militar em Portugal.

Em termos legislativos, o Presidente da República Manuel de Arriaga promulga a Lei nº 162, de 14 de maio de 1914, que cria a Escola Aeronáutica Militar que ficou instalada em Vila Nova da Rainha, Azambuja, e a operar a partir de 1915.

Já no decurso da Grande Guerra, ainda em 1915, são mandados formar os pioneiros pilotos aviadores no estrangeiro e, em setembro de 1917, surge a Aviação Naval com epicentro no Bom Sucesso, em Lisboa.

Com a evolução da Aviação Militar, em termos de infraestruturas e de material, a Escola de Aeronáutica muda-se para a Granja do Marquês, em Sintra, no ano de 1920, e é criada a Aeronáutica, a 5ª arma do Exército, em 1924.

No período de 1919 a 1936, acontece a vertigem pelas viagens aéreas e a superação aventureira dos aviadores da época. Raides como o da Travessia Aérea do Atlântico Sul, de Sacadura Cabral e Gago Coutinho, em 1922, ou a viagem de Vila Nova de Milfontes-Macau, de 1924, com Sarmento de Beires e Brito Pais, ou ainda a 1ª travessia Aérea Noturna do Atlântico Sul, com o MAJ aviador Sarmento de Beires, o CAP Jorge Castilho e ALF Manuel Gouveia, em março de 1927, representam uma forma de estar irreverente e espírito de conquista.

Tanto a Guerra Civil de Espanha como a Segunda Guerra Mundial, principalmente esta, vêm demonstrar claramente o valor do Poder Aéreo em termos estratégicos e táticos no apoio aos conflitos de grande intensidade. Muito do que se conseguiu aprender nestes dois conflitos, em termos de doutrina aérea, tornaram-se valiosos em aplicações futuras da força aérea.

Em Portugal, com um novo período político emergente do 28 de maio de 1926 e fruto da situação decorrente do Estado Novo, a partir de 1933, figuras como o Presidente do Conselho, António Salazar e o Ministro da Defesa Nacional, Santos Costa enquadraram toda a estrutura militar de uma forma muito controlada. É neste ambiente que aparece, de novo, o Aero Club de Portugal, com a sua capacidade de influência nos meios aeronáuticos nacionais.

Ora, desde os finais da década de 1930 até 1952, várias questões se colocam: de que forma se foi cimentando a ideia de uma Força Aérea independente dos outros ramos das Forças Armadas? Qual a sua amplitude e de que meios deitaram mão os entusiastas da “Causa do Ar”? Qual o papel do Aero Club de Portugal e da sua publicação periódica, a *Revista do Ar*, no atingir dos seus objetivos em 1952? Que reações se tornaram mais visíveis ao avolumar do processo conducente à independência da arma de Aeronáutica?

Passados que estão mais de seis dezenas de anos desde o primeiro de julho de 1952, muito poucas pessoas na Força Aérea e quase ninguém fora dela sabem ou, pelo menos, ouviram falar no processo constitutivo das Forças Aéreas Portuguesas. É uma questão de memória e de cultura aeronáutica, ou de falta dela. No mínimo, têm conhecimento da data e que existiam aviações no Exército e na Marinha. Todos os militares da Força Aérea desenvolvem a sua atividade diária, cumprem a sua Missão, comungam do “Espírito Aeronáutico” que só percebe quem lá está dentro e tentam rentabilizar eficazmente com o “sumo” do seu trabalho. Contudo, para que a Missão atual seja cumprida desta forma muitas pessoas, das quais a maioria só temos a memória, em meados do século anterior, batalharam pelos seus ideais, esforçaram-se com denodo para que possamos dizer que não somos melhores nem piores que os outros nossos camaradas do Exército e da Marinha, somos diferentes porque temos a nossa própria forma de estar e de ser, o nosso Espírito.

Muitos destes militares eram sócios do Aero Club de Portugal (AeCP) e alguns passavam a escrito as suas ideias na *Revista do Ar*, órgão comunicacional do AeCP. O que se pretende atingir é um estágio de perceção do papel destes militares que de uma forma surda e silenciosa, mas ao mesmo tempo eficaz, se transformaram em grupo de pressão para dar forma e consolidar, principalmente entre os pilotos aviadores, a necessidade de avançar para a criação da Força Aérea. Na base dessas contribuições estava necessariamente o seu conhecimento aeronáutico, a sua experiência profissional, as lições que advieram da aplicação de meios do Poder Aéreo em conflitos de larga escala, como foi a Segunda Guerra Mundial, a inovação e o desenvolvimento tecnológico constante e a aplicação prática dos meios da Força Aérea perante uma dispersão, por uma escala intercontinental, dos territórios portugueses de então.

Para se alcançarem as respostas que se pensavam ser as adequadas aos objetivos vários caminhos foram trilhados. Numa primeira fase foi muito importante criar uma

estrutura de conhecimento bem sedimentada sobre a Aeronáutica Militar em Portugal, o seu desabrochar da Aerostação à Aviação, os seus progressos técnicos e infraestruturais, enquadramento legal e crescimento sustentado entre acontecimentos do foro político e militar.

Numa segunda fase deteve-se o autor no conhecimento da realidade chamada Aero Club de Portugal e das suas fontes. Perceber o seu tecido social, enquadramento estatutário e capacidade comunicacional através das suas publicações periódicas – o “Boletim do Aero Club de Portugal”, a “Revista de Aeronáutica” e a “Revista do Ar”. A pesquisa no tecido social abarcou um período alargado, por acesso a dados de associados desde a criação do AeCP, em 1909, até finais de 1952, ano da criação das Forças Aéreas Portuguesas.

Ainda outra forma de perceber as diversas formas de pensar dos aviadores, ou outros militares envolvidos na questão da Aeronáutica, da primeira metade do século XX que se estendeu até 1952, foi aceder às publicações periódicas configuradas nos jornais publicados neste mesmo período de tempo.

Uma outra faceta exercida na investigação foi aceder a fontes parlamentares para verdadeiramente aceder à questão dos grupos de pressão ou *Lobbys*¹ e, igualmente, entender o trajeto necessário à aprovação de diplomas legais no Estado Novo.

A estrutura deste trabalho está organizada em quatro capítulos. Em presença de um princípio de coerência cronológica, o primeiro capítulo irá debruçar-se sobre os antecedentes da Aeronáutica em Portugal, reportando-se aos finais do século XIX com a Aerostação, os primeiros voos por aeronaves no nosso país, o nascimento da Aeronáutica Militar e, mais tarde, da Aviação Naval, a evolução destas duas “asas” aeronáuticas, o período da “*psicopatia dos raids*” como referiu Viriato Tadeu, até se atingir a fugaz e encoberta intervenção portuguesa na Guerra Civil de Espanha.

O segundo capítulo abordará a Segunda Guerra Mundial e a assunção plena do Poder Aéreo, com as suas vastas e provadas aplicações em conflitos. Neste período, a Aeronáutica portuguesa (militar e naval) teve uma fase de alguma estagnação só invertida com a chegada de aeronaves para o Exército e a Marinha quase nos finais da Segunda Guerra Mundial. Com

¹ Grupo de pessoas, físicas ou jurídicas, que se organizam em torno de um objetivo em comum e tentam interferir nas decisões do poder executivo e legislativo para que estas coincidam com os seus interesses.

a autorização negociada para que os ingleses e americanos operassem nos Açores, novas missões e novas aeronaves foram atribuídas à Aeronáutica Militar.

Surge de seguida o capítulo terceiro, verdadeiramente nuclear do trabalho. Abordar-se-á o papel do Aero Club de Portugal, e da sua Revista do Ar, no processo de criação da Força Aérea em Portugal. Serão analisadas as contribuições de vários “Homens” da “Causa do Ar”, pela sua escrita, intervenção cívica e militar, ainda que de forma surda e silenciosa, na criação do futuro da Força Aérea. De salientar o papel relevante desempenhado pelo, então, Coronel Humberto Delgado, em várias frentes, sempre com o objetivo de engrandecer a Aeronáutica e as suas missões.

No quarto e último capítulo será analisado o processo legislativo conducente ao nascimento das Forças Aéreas Portuguesas, nomeadamente as Propostas enviadas pelo Ministro da Defesa Nacional, Fernando Santos Costa, para a Assembleia Nacional para debate e aprovação, para além das querelas em que se envolveram os defensores e opositores do diploma legal nas publicações periódicas da época. Serão analisados igualmente o desfecho legislativo final e alguns ajustamentos legais até o ano de 1956.

Por fim, gostaria de fazer uma declaração de interesses. Esta investigação foi efetuada no âmbito académico por um Oficial da Força Aérea. Historiograficamente foi uma tentativa, muito objetiva, de pesquisa e transposição para a forma escrita de dados obtidos em fontes credíveis. Contudo, não obstante este princípio orientador de trabalho não estarei imune a pequenos laivos de subjetividade, espero que reduzidos, por padecer de algumas características do Espírito Aeronáutico de que sou portador.

Adicionalmente, não pode existir qualquer dúvida que esta investigação é sobre a Força Aérea e sobre o seu processo de nascimento, em que intervieram com o seu contributo pessoal muitos “Homens” imbuídos de um espírito muito arreigado e, em defesa, da “Causa do Ar”. O Aero Club de Portugal foi muito importante na defesa dessa Causa, casa aglutinadora de vontades e de propósitos para se chegar a um fim desejado.

CAPÍTULO 1

A AVIAÇÃO MILITAR EM PORTUGAL

Os meios aéreos de aplicação militar em Portugal reportam-se aos finais do século XIX. De facto, em 1876, um oficial de engenharia de nome Bon de Sousa publicou o artigo “Anteprojecto da organização dos telégrafos militares”, onde se referia expressamente à aplicação de aeróstatos às operações militares como meio de observação e de comunicações. Dez anos depois, o Regulamento da Escola Prática de Engenharia, em Tancos, previa a instrução de aerostação militar, para o qual foi adquirido um balão com 600 m³ de capacidade. As experiências efetuadas em 1888 foram desastrosas, mas não impediram que a ideia florescesse. Já em 1905, o Ministério da Marinha comprou material aerostateiro com o objetivo de apoiar uma missão no Cunene, no sul de Angola, que, infelizmente, só chegou em 1907, já com as referidas campanhas terminadas. Não obstante, este material foi alvo de experiências em Tancos com relativo êxito.

Pelo seu pioneirismo e importante contribuição, é de relevar o trabalho do então Tenente Pedro Fava Ribeiro de Almeida no acompanhamento e atualização da Aerostação em Portugal, tendo inclusive sido enviado em missão de estudo à Alemanha, em 1909, de modo a constatar as mais recentes evoluções da aeronáutica e a sua aplicação militar. Tornar-se-ia uma das referências do Aero Clube de Portugal, criado nos finais de 1909.

Com a implantação da República surge a primeira reorganização do Exército tornada força de lei por um Decreto de 25 de maio de 1911. No seu artigo 50º determina que “*ao Serviço de Aerostação e Pombais Militares competem os trabalhos relativos ao estabelecimento de comunicações por meio de aerostação e aviação*”, incumbindo-se o desempenho deste serviço ao pessoal da companhia de aerostateiros. Esta companhia passou para a dependência da Escola Aeronáutica Militar, de Vila Nova da Rainha, quando da criação da Escola em 14 de maio de 1914. Tendo em consideração os avanços técnicos da aviação e o obsolescência da utilização de balões para fins militares, as atividades de aerostação foram extintas pela reorganização militar de 31 de dezembro de 1937.

1.1 Antecedentes: o Aero Club de Portugal

A desafiante ideia de voar num meio “mais pesado que o ar” estava a tornar-se uma façanha e um facto incontornável nos Estados Unidos e na Europa. Em 1903, o voo dos irmãos Wright; em 1906 Santos Dumont, em Paris; em julho de 1909 a travessia do Canal da Mancha por Blériot. Estas notícias demonstravam os avanços tecnológicos, ainda que imberbes, da aviação e abriam-se muitas expectativas sobre as futuras utilizações das aeronaves, nas quais se incluía a faceta militar.

Da mesma forma, em Portugal as tentativas para efetuar os primeiros voos começaram ainda no outono de 1909. Em 27 de outubro, Armand Zipfel efetuou o primeiro “salto aéreo num avião”² no antigo hipódromo de Belém. Contudo, o primeiro voo de um aeroplano foi realizado, em 27 de abril de 1910, pelo francês Julien Mamet³ que, utilizando um avião Blériot XI, descolou e aterrou no improvisado aeródromo do hipódromo de Belém, após ter sobrevoado em círculo a zona da Casa Pia de Lisboa e o rio Tejo, acima de 50 metros de altura, por um período de cerca de cinco minutos. Assim, ficou imortalizado Mamet por ter efetuado o primeiro voo num aeroplano com propulsão própria em Portugal.

Ao mesmo tempo, em 11 de dezembro de 1909, teve lugar a assembleia-geral que deu origem ao Aero Club de Portugal (AeCP), que tinha como firme propósito concentrar e coordenar as ideias sobre aeronáutica. Na sua génese pontificavam um conjunto de oficiais do Exército, na sua maioria pertencentes à arma de Engenharia, que muito influenciaram o aparecimento da Aviação Militar em Portugal. De facto, a novel organização civil, com sede numa sala cedida pela Associação Nacional dos Engenheiros Cívicos, tinha no seu tecido social sócios efetivos (101 elementos), beneméritos, honorários, correspondentes e extraordinários que no seu conjunto perfaziam 124. Deste conjunto destacam-se 52 civis e 72 oficiais das Forças Armadas, sendo que dos militares 42 eram da arma de Engenharia, 17 da arma de Artilharia e os restantes 13 provinham de outras armas e da Marinha de Guerra.⁴ Isto significa que dos 124 sócios totais, cerca de 58% eram engenheiros militares e do conjunto de sócios efetivos (que na prática detinham o poder da organização) 65% eram igualmente da arma de Engenharia do Exército.

² Edgar Pereira da Costa Cardoso, *História da Força Aérea*, Vol. I, Lisboa, Estado-Maior da Força Aérea, s. d., p. 122.

³ Idem, *ibidem*, p. 129.

⁴ Luís Fraga, *As Origens da Aviação Militar Portuguesa*, Alfragide, Revista Mais Alto, Jun/Jul, 1999, p.23.

Perante estes dados percebe-se facilmente o poder dos militares no AeCP e, principalmente, do controlo da arma de Engenharia. Ora este poder e controlo era exercido pela inclusão de militares engenheiros nas diversas áreas de decisão, como eram a Direção, as comissões e júris que se constituíram logo no primeiro ano de vida do AeCP. Para melhor se entender esta abrangência veja-se que a primeira Direção era constituída por 15 engenheiros, 1 artilheiro e 4 civis e as diversas comissões e júris albergavam 36 engenheiros, 4 artilheiros e 14 civis.

Estamos perante uma clara tentativa (bem-sucedida, por sinal) de controlo, por parte dos engenheiros militares, de uma nova plataforma de guerra que se apresentava com futuro prometededor: o aeroplano. É evidente que, naquela ocasião, talvez não se alcançasse ainda as verdadeiras capacidades e o emprego que se vieram a desenvolver. Não obstante este facto, o aeroplano era visto como um avanço para a terceira dimensão que, alguns anos decorridos, se mostrou determinante para o sucesso militar, para além da aplicação civil.

A atividade do AeCP⁵ nos seus inícios foi de pouca monta, no que à aviação diz respeito: promoção de concursos de papagaios, elaboração de alguns pareceres técnicos sobre projetos que eram apresentados por indivíduos interessados na corrida ao sucesso do ar. Substancialmente, só em 1912 o AeCP avançou com a criação de uma escola de aviação, mas sem se preocupar na aquisição de aeroplanos.

Um facto novo veio abalar este despertar da Aviação Militar em Portugal. O Dr. António José de Almeida⁶ tomou a iniciativa de apresentar na Câmara dos Deputados, no dia 24 de junho de 1912, um projeto⁷ destinado a prover o país com uma aviação para a defesa militar, baseado em três pilares essenciais: a criação de um Instituto Militar de Aviação Portuguesa, a organização de um “porto aéreo” nas margens do rio Tejo e, finalmente, a criação de um fundo financeiro expressamente destinado à aviação com o objetivo de adquirir material, construção do porto aéreo e organização da Escola. No relatório justificativo da proposta de diploma legal, é apresentado com muita lucidez e conhecimento de causa, utilizando-se vários exemplos ilustrativos de países estrangeiros. Considerou o Dr.

⁵ Idem, *ibidem*, p. 24.

⁶ Notável tribuno, foi o chefe do Partido Republicano Evolucionista (PRE), mais conhecido como Partido Evolucionista. Este partido político português do tempo da I República surgiu, em 24 de Fevereiro de 1912, como consequência da primeira secessão do Partido Republicano Português.

⁷ Cardoso, *op. cit.*, Vol. I, pp. 139-144.

António José de Almeida que a *“navegação aérea, vai afirmando [...] o seu extraordinário valor militar, interessando por igual Exército e Marinha, e revolucionando por completo a exploração tática e estratégica, os sistemas de transmissão e os próprios métodos de ataque e defesa. [...] Arma de rápida construção e barata, o aeroplano é um instrumento de guerra preciso, a verdadeira arma dos pobres. [...] Tal arma é de incontestável valor quando manejado [o aeroplano] por mãos audazes e experimentadas. Considerando que o seu custo é relativamente pequeno e que essa arma, pelo seu carácter ousado, perfeitamente se coaduna com o tradicional espírito de audácia e aventura dos portugueses. [...] desde já se organize a nossa esquadra aérea a cargo de uma instituição especial que de tudo que a ela interesse se ocupe”*.

Esta proposta não mereceu aprovação legal, contudo mexeu com os intervenientes da Causa do Ar dos primórdios do século XX. A Direção do AeCP manifestou-se frontalmente contra. Considerou que seria menos dispendiosa a criação de uma escola de aviação no Aero Clube de Portugal, na qual seria dada preparação aos pilotos militares, mediante um acordo a convencionar com os Ministérios da Guerra e da Marinha. Se tal viesse acontecer, os pilotos militares seriam formados por uma associação desportiva civil ou, visto noutra faceta, a formação ficaria dependente dos engenheiros militares que dirigiam um clube civil. Na prática esta posição do AeCP significou um marcar de posição perante o poder político, para além de significar uma defesa de interesses corporativos por parte dos engenheiros militares.

O passo seguinte deste processo remete para a Ordem do Exército, de 17 de agosto de 1912, na qual é transcrita a nomeação de uma Comissão Militar para estudar as condições de aquisição de aeroplanos para o Exército. A curiosidade advém da composição desta Comissão: dos seus sete elementos, seis eram membros do Aero Clube de Portugal, com cargos importantes no Clube, e o próprio presidente da Comissão, TCOR Hermano de Oliveira, era o presidente do AeCP. Os restantes vogais eram o CAP de Engenharia Manuel Gonçalves da Silveira e Castro, CAP de Engenharia Pedro Fava Ribeiro de Almeida, CAP de Artilharia Gustavo Tedeschi Correia Neves, CAP de Infantaria Luís dos Santos, 2TEN de Marinha Eduardo Cândido Lopes Vilarinho e 2TEN de Marinha Manuel da Cunha Rego Chaves.

Esta Comissão emite um primeiro parecer, em 18 de setembro de 1912, considerando que deverá ser tido em conta a *“organização prévia pelo Estado, da Escola de Aviação, e adiamento, até sua completa instalação, da compra de aeroplanos militares a adquirir pelo fundo das subscrições públicas”* e ainda atribuir o *“produto das subscrições na instalação completa da Escola de Aviação, destinando-se o excedente à compra de aviões militares”*⁸. Seguidamente entra por um conjunto de detalhes técnicos e características dos aparelhos, terminando por indicar, por satisfazerem as condições, os seguintes biplanos: *Astra-Wright, Breguet, Henri Farman, Maurice Farman, Somer e Voisin*.

O relatório oficial da Comissão de Aeronáutica Militar⁹ é apresentado em 30 de novembro de 1912, no qual é proposta a *“criação de uma Escola Aeronáutica Militar, compreendendo uma secção naval e dispondo de todos os elementos para a instrução de um núcleo de pessoal (pilotos, observadores e mecânicos) e bem assim de pessoal destinado à manobra, preparação e conservação de material existente e a adquirir.”* São igualmente propostas as *“Bases para a organização duma Escola Aeronáutica em Portugal”* nas suas diversas vertentes: pessoal, instrução, recrutamento, logística (instalações, oficinas, parques, depósitos, áreas de apoio), operações (aparelhos a adquirir) e locais para terrenos de aeródromo. A Comissão é louvada em 12 de fevereiro de 1913 e conclui-se a sua atividade.

Todo este entusiasmo aeronáutico teve larga repercussão na sociedade civil de então. As subscrições públicas e ofertas tornaram possível a disponibilidade de vários aparelhos. Em 28 de setembro de 1912, com a intervenção do jornal *“O Século”*, um *“Deperduissin”* foi oferecido pelo COR Albino Costa, oficial brasileiro natural de Server do Vouga. O mesmo periódico foi igualmente interveniente na compra de dois *“Voisin”*. Já o *“Comércio do Porto”*, em subscrição pública, adquiriu um *“Maurice Farman”* que fez diversas exibições aéreas, na primeira quinzena de setembro de 1912, junto à rotunda do Castelo do Queijo. Ainda em 8 de outubro desse ano é desembarcado em Lisboa um biplano *“Avro”*, batizado de *“República”*, produto de uma subscrição aberta pelo Partido Republicano Português. Estes aeroplanos passaram a integrar, em 1916, a Aviação Militar.

Nasce 1913, e no dia 28 de janeiro, Portugal filia-se na Federação Aeronáutica Internacional e o Aero Clube de Portugal é reconhecido oficialmente como representante do poder desportivo aeronáutico nacional.

⁸ Cardoso, *op. cit.*, Vol. I, pp. 144-148.

⁹ Cardoso, *op. cit.*, Vol. I, pp. 148-163.

Por proposta do Ministro da Guerra é criada, em 25 de fevereiro de 1913, junto do Serviço Telegráfico Militar, uma nova Comissão de Aeronáutica Militar com a competência atribuída para estudar a organização, melhoramento e alterações do serviço e material das tropas de aerostateiros. Este organismo de natureza permanente, embora dependente da arma de Engenharia, estava limitada às tropas de aerostateiros, sendo referido no diploma que o Exército já possuía um núcleo de aviação. Contudo, mais uma vez, o Aero Clube de Portugal estava a monitorizar esta Comissão pois da sua composição de oito elementos, seis pertenciam ao AeCP e destes, cinco já tinham sido constituintes de anteriores comissões.

Com as assinaturas do Presidente da República, Manuel de Arriaga, do Ministro da Guerra, General António Pereira de Eça e do Ministro da Marinha, Almirante Augusto Eduardo Neuparth foi publicada, em 14 de maio de 1914, a Lei nº 162 que no seu artigo 1º define a criação de uma escola de aeronáutica que se denominará “*Escola Aeronáutica Militar*” com o propósito essencial de “*instruir pessoal de pilotagem, mecânicos e mais especialistas do serviço aeronáutico*”. Este constitui o marco primeiro da aviação militar em Portugal. Os desígnios que presidiram ao nascimento do Aero Clube de Portugal em 1909 materializaram-se em 1914, sempre com o controlo silencioso das elites da arma de Engenharia em todo o processo de criação da Aviação militar.

1.2 A Aeronáutica Militar

Precisamente um ano depois (Ordem do Exército de 14 de agosto de 1915) inicia-se o processo de recrutamento de dez oficiais do Exército e da Marinha para prestarem serviço na Aviação. Na verdade, concorreram e foram admitidos onze oficiais que, posteriormente, foram enviados para os Estados Unidos, Inglaterra e França para praticarem numa escola de aviação. Foram estes pioneiros que obtiveram o brevet de piloto aviador: CAP de Cavalaria Cifka Duarte, TEN de Cavalaria Francisco Cunha Aragão, ALF de Cavalaria João Salgueiro Valente, ALF de Infantaria Carlos Esteves Beja, 1TEN de Marinha Artur Sacadura Cabral, TEN de Infantaria José Santos Leite, GMAR Joaquim Caseiro, TEN de Cavalaria Óscar Monteiro Torres, TEN de Cavalaria António de Sousa Maya, ALF de Cavalaria Alberto Lelo Portela e CAP de Artilharia Norberto Guimarães.

Deste conjunto de aviadores nasceu o núcleo dos primeiros instrutores da “*Escola de Aeronáutica Militar*” da Vila Nova da Rainha (Azambuja), que iniciou os trabalhos da sua

construção em 5 de abril de 1915, tendo sido inaugurada em 01 de agosto de 1916 sob o comando do COR de Engenharia Hermano de Oliveira. Preenchia uma área próxima dos 95 hectares entre o rio Tejo e a linha férrea do Norte. A pista tinha uma extensão de um quilómetro e uma largura de cem metros, com uma orientação norte/sul.

Pelo ano de 1916, a instrução em Vila Nova da Rainha estava confinada a um pequeno número de aeronaves, a saber: um monoplano "*Deperdussin*", Tipo B, um biplano "*Maurice Farman MF4*", um biplano "*Avro*" 500 "*República*". Mais tarde, em agosto de 1917, chegam dois "*Maurice Farman*" tipo MF11; em 6 de outubro são aumentados mais cinco aviões "*Farman F-40*", dois biplanos "*Caudron G-3*" e um monoplano "*Morane Saulnier*" Tipo H. Foram igualmente rececionados dois aviões "*Nieuport*", Tipo 10.

Assumindo a função de chefe da instrução de pilotos o Comandante Sacadura Cabral, o primeiro curso da Escola de Aeronáutica Militar iniciou-se em outubro de 1916 e terminou em 10 de maio de 1917, no qual foram brevetados 13 oficiais de que se destacam o TEN de Engenharia Sarmiento de Beires, que na década seguinte seria um prestigiado piloto de viagens a Macau e no Atlântico Sul e o TEN de Cavalaria Jorge Gorgulho, primeiro aviador a voar em Moçambique. A maioria destes novos pilotos embarcou para França ou Moçambique, para colaborar no esforço de guerra contra os alemães nestas duas paragens.

Entretanto decorria a I Guerra Mundial. Fruto da situação política em Portugal e de um conjunto intrincado de vicissitudes entre o governo português e inglês, no que respeita à cedência de aeronaves ao Corpo Expedicionário Português (CEP), vários pilotos portugueses que se encontravam em França tiveram que ser integrados em esquadrilhas de voo francesas. Após frequentarem um curso de aperfeiçoamento em escolas de voo francesas trinta e um pilotos, assim como o mesmo número de mecânicos, somente foram aproveitados operacionalmente, em esquadrilhas aéreas francesas, treze pilotos.

Ainda neste contexto militar, foi organizada a Esquadrilha Expedicionária a Moçambique, composta por pilotos que tinham frequentado a Escola de Aeronáutica Militar em Vila Nova da Rainha, que partiu para Mocímboa da Praia, em 3 de julho de 1917. Faziam parte da Esquadrilha três pilotos-aviadores, três observadores aéreos e três mecânicos (dois deles contratados em França) para operarem três aviões F-40 Farman. Na prática, a aviação nunca teve utilização operacional no conflito regional de Moçambique contra os alemães e,

por outro lado, perdeu a vida o ALF piloto-aviador Jorge Gorgulho, num acidente em 8 de setembro de 1917, considerado a primeira vítima da aviação militar portuguesa.

Uma nova reorganização do Serviço de Aeronáutica teve lugar em 29 de junho de 1918 definindo as suas unidades independentes (e a separação da Escola Militar de Aviação da Escola Militar de Aerostação), atribuindo a subordinação da Direção de Aeronáutica ao Secretário de Estado da Guerra.

Terminada a I Guerra Mundial, em 11 de novembro de 1918, rapidamente se percebeu a importância do emprego da vertente aérea na resolução dos conflitos bélicos de alta intensidade. A utilização de meios aéreos em termos estratégicos (sobrevoo e bombardeamento de áreas distantes da frente de combate destruindo alvos logísticos e populações para afetar o moral do povo), em termos táticos (sobrevoo e bombardeamento das primeiras linhas da frente de combate e de depósitos onde não chegava a artilharia pesada e de campanha e observação dos movimentos do inimigo) e, inclusive, a luta aérea entre aeroplanos, demonstrou toda a capacidade de uma nova arma que se queria emancipar pelo poder que continha.

Por todas estas razões, em fevereiro de 1919, foi decidido criar uma unidade aérea operacional mista denominada Grupo de Esquadrilhas de Aviação “República” (GEAR), composta por cinco aeroplanos de combate “*Spad 180 HP*” e dez aeroplanos de bombardeamento “*B. R. 300 HP*”, colocada fisicamente na Amadora, onde atualmente está localizada a Academia Militar. Destas infraestruturas aeronáuticas construídas para o efeito partiram muitas aeronaves que fizeram História nas grandes viagens aeronáuticas das décadas seguintes.

Novo passo evolutivo foi dado, em fevereiro de 1920, com a transferência da Escola Militar de Aviação de Vila Nova da Rainha para a Granja do Marquês, em Sintra. A nova Escola passava a ser comandada por um oficial piloto-aviador (MAJ Cifka Duarte), em detrimento do comando de um militar da arma de Engenharia. Somente no outono de 1920 se iniciaram os cursos de formação de pilotos-aviadores em Sintra.

Quatro anos passados, ultrapassada a questão de rebeldia do Grupo de Esquadrilhas de Aviação República, a extinção do Serviço de Aeronáutica Militar em 14 de junho de 1924 e a queda do governo de altura, é criada pelo Decreto nº 10094, de 16 de setembro de 1924, a arma de Aeronáutica para emparceirar no Exército com as restantes armas de Infantaria,

Cavalaria, Engenharia e Artilharia. Isto é, a Aeronáutica deixava de ser um Serviço e passava a ser a 5ª Arma, reconhecidas as suas capacidades e a sua independência.

Com esta alteração adveio um conjunto de alterações, a partir de outubro de 1927, em que as Esquadrilhas passaram a Grupo de Esquadrilhas - Grupo Independente de Aviação de Proteção e Combate, em Tancos; Grupo de Aviação de Informação, na Amadora; Grupo Independente de Aviação de Bombardeamento, em Alverca; e Batalhão de Aerostateiros, em Alverca. Igualmente a estrutura de manutenção conhecida por Parque passou, em 14 de fevereiro de 1928, a ser designada por Oficinas Gerais de Material Aeronáutico. Para além de que iniciou a compra de licenças para o fabrico de aviões em Portugal (de 1931 a 1935), tendo sido construídos o biplano “Potez XXV A-2”, o “Vickers Valparaíso”, o caça “Morane-Saulnier MS 232-ET2” e os “De Havilland Tiger-Moth”.

A uma reformulação estrutural correspondeu um avanço no dispositivo e nos meios empregues para o desenvolvimento da missão.¹⁰

1.3 A Aviação Naval. Quando a Marinha tinha Asas¹¹

De uma forma oficiosa, a Aviação Naval nasceu ao mesmo tempo que a Aeronáutica Militar quando a Lei 162 de 1914, no seu parágrafo 1º do artigo 5º, consagrava uma “*secção de marinha*” na Escola Aeronáutica Militar. Contudo, muito pelo incentivo do, então, 1TEN Sacadura Cabral a Aviação Naval tende a autonomizar-se e é criado, pelo Decreto nº 3 395, de 28 de setembro de 1917, o Serviço e a Escola de Aviação da Armada para instrução e adestramento do pessoal destinado a essa especialidade.

Em janeiro de 1917, são rececionados, montados, testados em voo na Escola de Aeronáutica Militar da Vila Nova da Rainha e guardados até finais desse ano, três hidroaviões “F.B.A.” (Franco-British Aviation) Tipo B, data em que foram transferidos para o recém-criado Centro de Aviação Marítima no Bom Sucesso, junto à Torre de Belém. Nos finais de 1918, foram adquiridos cinco hidroaviões “Tellier” T-3 para substituir os dois F.B.A. restantes (um tinha sido destruído em acidente aéreo) que não apresentavam grande fiabilidade.

¹⁰ Cardoso, *op. cit.*, Vol. III, pp. 15-18.

¹¹ Viriato Tadeu, *Quando a Marinha tinha Asas*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1984.

Ainda durante o ano de 1917, perante a necessidade, em tempo de guerra, de estabelecer uma rede de vigilância do Atlântico e defesa costeira do país, Sacadura Cabral propõe superiormente que essa missão fosse executada em conjunto com a aviação marítima de França, à qual era cedida as instalações da área militar de S. Jacinto (Aveiro). A colaboração francesa materializou-se desde 9 de maio de 1918 até ao fim da Primeira Guerra Mundial. Em março de 1918, atendendo ao valor estratégico dos Açores, a marinha americana obteve autorização para criar umas instalações, em Ponta Delgada, providas de hidroaviões Curtiss para missões antissubmarinas. Terminada a Primeira Guerra Mundial (11 de novembro de 1918) todo o material existente em S. Jacinto e em Ponta Delgada foi adquirido pelo Estado Português, nomeadamente dez hidroaviões DD-8 e dois GL-40 em Aveiro e quatro Curtiss HS-1 nos Açores.

Estruturalmente a Marinha ajustava-se com a criação, por Decreto nº 3743, de 5 de janeiro de 1918, da Direção do Serviço Aeronáutico Naval, que substituíra a da Aviação, com a missão de montar e organizar convenientemente os serviços da Aeronáutica Naval.

Seguiu-se um período de grande desenvolvimento da Aviação Naval que coincidiu com o período das viagens aéreas, de que se destacam a primeira ligação aérea à Madeira (1921) e a viagem Lisboa-Rio de Janeiro em 1922, de Sacadura Cabral e Gago Coutinho.

Paralelamente continuava a modernização de material com a aquisição de dois hidroaviões “Felixtowe F-3”, em 1920, e mais três “Fairey III-D”, em princípios de 1922, todos provenientes de Inglaterra. Posteriormente, em 1924, cinco hidroaviões Fokker T. III-W holandeses foram comprados para operação na nossa Aviação Naval. De notar que a Aviação Naval tinha, a partir de 1925, três aviões “Avro 504 K” de rodas, cedidos pela Aeronáutica Militar que estavam colocados em Alverca, destinados à instrução de acrobacia aérea dos pilotos do Centro de Aviação Naval.

Uma referência especial para o Comandante Sacadura Cabral, figura maior e pioneiro da aviação militar em Portugal, grande impulsionador da Aviação Naval, pelo seu desempenho técnico, militar e de liderança. Era tido como um *“cara-dura, introvertido, de poucas falas, lúcido, organizador, pertinaz, voluntarioso e frio”*¹². Outra faceta foi revelada

¹² Opinião de um Guarda-Marinha do Cruzador “República” que apoiava a viagem ao Brasil (1922). Tadeu, *op. cit.*, p. 237.

por Norberto Lopes¹³ que, sobre Sacadura disse que, *“se construiu uma falsa imagem que não corresponde ao original. É necessário desfazer a imagem do homem frio, egoísta, vaidoso e arrogante, quando é certo que, nessa aparente frieza, se esconde um coração generoso, cheio de bondade, de tolerância, de calor humano e de compaixão pelo seu semelhante”*. Quando tripulava precisamente um hidroavião Fokker no percurso da Holanda para Portugal, em 15 de outubro de 1924, o Mar do Norte tornou-se na sua tumba.

A formação dos pilotos da Aviação Naval, até 1925, era efetuada no estrangeiro, com especial incidência em França, Estados Unidos, Inglaterra e Itália. Com a criação da Escola de Aviação Naval Almirante Gago Coutinho (decreto-lei nº 10 780, 20 de maio de 1925) os pilotos começaram a ser formados em Portugal no Centro do Bom Sucesso em Lisboa. Os dois primeiros pilotos aqui formados foram 2TEN Neves Ferreira e 2TEN Moreira de Campos, em 13 de junho de 1925. São estes pilotos da Marinha que, partindo em 16 de março de 1926, num Fokker T. III-W, tentam completar sem sucesso a viagem Lisboa-Madeira-Açores.

Continuando na porfia da modernização de material aeronáutico, no ano de 1927, a Marinha adquiriu em França seis hidroaviões “Hanriot H. 41”, para instrução, e oito anfíbios “CAMS 37-A” para missões de reconhecimento e bombardeamento. No ano seguinte, entre agosto e setembro, foram rececionados mais seis hidroaviões italianos “Macchi M-18”. Já em 1929, uma nova aquisição de quatro aviões de rodas “De Havilland D.H. 60-G Moth” que tiveram como local base o Centro de Aviação Naval de Aveiro. Em 1933, vieram 16 aviões “Fleet F-10G” comprados ao Canadá, para treino elementar, e para treino avançado mais quinze aparelhos Fleet 11 com maior potência de motor, entre 1938 e 1942. Reportado aos anos de 1933 a 1941, foram também aumentados à Aviação Naval cinco hidroaviões alemães “Junkers K.43 W”.

A Escola de Aviação Naval Almirante Gago Coutinho abandona o Bom Sucesso em Lisboa e estabelece-se em S. Jacinto, a partir de 1934. O Decreto nº 27059, do ano 1936, estabeleceu um novo Estatuto Orgânico da Aeronáutica Naval que, entre outras disposições, definia a esquadrilha como unidade aérea fundamental, os oficiais seriam “pilotos-aviadores” e “pilotos-observadores”¹⁴. Ainda, as Forças Aéreas da Armada compreendiam as

¹³ Jornalista e escritor português. Começou a sua atividade profissional no jornal *O Século*. Trabalhou no *Diário de Lisboa* e, em 1967, tornou-se num dos fundadores do diário vespertino *A Capital*, que dirige até 1970.

¹⁴ Tadeu, *op. cit.*, pp. 328-329.

“forças permanentes” e as “forças de reserva” (material e pessoal mobilizado) a organizar oportunamente.

Atingido o ano de 1940, começaram a ser montados, no Centro do Bom Sucesso, os doze hidroaviões bimotores “Grumman G-21 B” e em dezembro desse ano três deles fizeram a travessia Lisboa-Ponta Delgada e volta, assumindo a sua capacidade de fazer missões de busca e salvamento marítimo. Aumentando a sua capacidade operacional, em 1942, a Aviação Naval recebe 12 “Grumman G-44” para fazer ligações aéreas e reconhecimento de médio curso. Em 1948, para treino de navegação e transformação em plurimotores foram aumentados os bimotores de asa baixa “Beechcraft SNB5”.

Em 1950 inicia-se a batalha legislativa que iria conduzir à extinção da Aviação Naval e à criação das Forças Aéreas de Cooperação com o Exército e a Marinha.

O ano de 1952 transformou-se no “ano de agonia e extinção da Aviação Naval”¹⁵, com a apreciação na Assembleia Nacional das Propostas de Lei nº 186 (Organização Geral da Aeronáutica Militar) e nº 187 (Recrutamento de Pessoal) e ao mesmo tempo que se ultimavam as obras no Centro Aeronaval do Montijo e terminava o Centro do Bom Sucesso.

1.4 A Evolução da Aviação Militar

Na sequência da reorganização militar de 1937, que tinha por objetivo reduzir drasticamente os efetivos e dimensioná-los às necessidades estratégicas e capacidades financeiras do Estado, a Aeronáutica Militar foi igualmente alvo de adequação de meios. Nesse sentido, em 31 de dezembro de 1937, foram publicados quatro diplomas que reorganizavam os quadros e efetivos do Exército (Decreto-lei nº 28 401), regulavam as promoções e passagens à reserva de Oficiais do Exército (Decreto-lei nº 28 401), fixavam os vencimentos de Oficiais e Praças (Decreto-lei nº 28 403) e regulavam as pensões de reserva e de reforma de Oficiais e Praças (Decreto-lei nº 28 404). O legislador teve o cuidado de referir¹⁶ que a *“Aeronáutica ocupa nesta reforma um lugar de destaque. Reduzida há bem pouco tempo a pouco mais do que simples Aviação de desporto, provida de alguns velhos aviões, sem armamento, [...] dispõe já hoje de aviões de real interesse militar, de material de tiro e bombardeamento em quantidade apreciável. [...] e assim pode desde já afirmar-se,*

¹⁵ Tadeu, *op. cit.*, p. 390.

¹⁶ Cardoso, *op. cit.*, Vol. III, p. 30.

com certeza e com verdade, que a Aeronáutica está em verdadeiro período de renascimento”.

Por substrato de todo o conjunto desta legislação foram criadas três Bases Aéreas: em Sintra (na qual se incluía a Escola Prática da Aeronáutica), na Ota (em construção na altura e inaugurada em 14 de abril de 1940) e em Tancos. Foram atribuídas às diversas Bases Aéreas as Esquadrilhas de caça, bombardeamento diurno e noturno, reconhecimento e de observação. O Campo Base de Lisboa ficou instalado no futuro aeroporto da Portela, dispondo de uma esquadrilha de caça. Para operações de guerra, estavam disponíveis 20 aviões de bombardeamento, 45 de caça e 9 de reconhecimento.

No respeitante aos efetivos em pessoal foi determinado¹⁷ que *“o Quadro Permanente da Aeronáutica, em pessoal navegante e pessoal de serviço terrestre, compreenderá: 97 oficiais aviadores e 338 praças, sendo 77 pilotos, 214 mecânicos, 37 radiotelegrafistas e 10 sargentos ajudantes de qualquer quadro”*. Assim, a Aeronáutica iria viver com 435 homens a atribuir a um dispositivo distribuído pelo país. Previa-se igualmente a obrigatoriedade de realização de inspeções médicas de revisão periódicas para todos os oficiais aviadores e praças pilotos e, em caso de inaptidão, o destino funcional a que passariam obrigatoriamente.

O Decreto-lei nº 28402 definia que *“a vida do Ar é mais curta e mais dura, exige condições excepcionais de resistência...”*, daí se ter determinado que os limites de idade para saída da vida ativa, dos oficiais de Aeronáutica, fossem inferiores aos adotados para as outras Armas. O prescrito considerava os seguintes limites de idade: General – 65 anos; Brigadeiro 60 anos; Coronel - 57 anos; tenente-Coronel – 54 anos; Major – 50 anos; Capitão – 46 anos; subalternos – 42 anos.

Relativamente aos vencimentos foi considerado que seria constituído por duas partes: o soldo, igual para todas as Armas e Serviços, e o vencimento de exercício, igual para todas as Armas e Serviços, à exceção do Corpo do Estado Maior em que é superior e dos Serviços Auxiliares em que é menor. Consagra ainda a atribuição de uma gratificação de serviço aéreo para os oficiais de Aeronáutica, de 750\$00 para pilotos aviadores e 500\$00 para observadores, *“em virtude do risco especial que, apesar dos progressos da Aviação, ainda*

¹⁷ Idem, *ibidem*, p. 31.

hoje acompanha o voo".¹⁸ No que concerne às pensões de reserva ou de reforma ficou determinado, no Decreto-lei nº 28 404, que o seu calculo é feito proporcionalmente ao tempo de voo, a que se adiciona a pensão calculada nos termos das atribuídas aos militares em geral.

Em termos de material de voo, a partir de 1937, foram adquiridos dez aviões trimotores de bombardeamento "*Junkers JU-52*", destinados ao Grupo de bombardeamento noturno da Base Aérea nº 2 (BA2), com provas dadas em segurança, fiabilidade e durabilidade – com outros motores montados nas OGMA operaram até 1970 -, e quinze caças biplanos "*Gloster Gladiator II*" para equipar uma esquadrilha de caça da Ota. Ainda em 1937, foram recebidos dez bimotores "*Junckers JU-86*" com a missão de constituírem um grupo de bombardeamento diurno na BA2 na Ota. Para equipar a Base Aérea nº 3 de Tancos, a Aeronáutica encomendou em 1939, doze aviões "*Supermarine Spitfire I*", o mais famoso avião de caça britânico da época e depois durante a Segunda Guerra Mundial. Como os ingleses não os puderam ceder, como compensação, foram fornecidos quinze "*Gloster Gladiator II*" que equiparam a BA3 (Tancos).

A partir de janeiro de 1939 são montados na BA1, em Sintra, dez monomotores italianos "*Breda BA 65-Bis*" que tiveram uma existência muito curta, pois ficaram completamente destruídos quando o hangar onde se encontravam colapsou com a passagem de um ciclone por Sintra, em fevereiro de 1941. Com o despertar da 2ª Guerra Mundial algumas reformas não puderam ser completadas, especialmente o reequipamento de material de voo.

1.5 Das grandes viagens à Guerra Civil de Espanha

Assinado o Armistício em 11 de novembro de 1918 e terminadas as hostilidades na Europa, os "homens do ar" do velho continente e da América encarregaram-se, de uma forma pacífica e denodada, de prosseguir as conquistas tecnológicas e porfiar na evolução que se antevia fecunda. As ideias floresciam no que respeita ao testar dos limites humanos e das máquinas para se atingirem novos patamares de desenvolvimento, alicerçado no acumular de experiências e na descoberta de novas técnicas de aplicação aos aeroplanos.

¹⁸ Idem, *ibidem*, p. 35.

Em Portugal, a Aviação Militar continuava o seu caminho lento, com poucos recursos, à imagem do país que somos, mas as ideias não faltavam. Num período de cerca de duas décadas realizaram-se mais de três dezenas de viagens aéreas, umas tentadas e outras com sucesso assumido, mas sempre com o sentido épico da maneira de ser portuguesa muito relacionada com os Descobrimentos de quatrocentos anos antes. O desconhecido não impedia a realização dos projetos, antes estimulava o desejo e a motivação. De uma forma obviamente sucinta, apresentam-se as viagens mais relevantes dos portugueses.

A viagem do 1TEN Read, da Aviação Naval dos Estados Unidos, que aportou, a 27 de maio de 1919, na barra do Tejo pilotando o seu hidroavião “Curtiss”, na viagem Terra Nova-Açores-Lisboa-Plymouth, foi uma das primeiras que se realizaram com sucesso e serviu de mote às viagens aéreas de portugueses. A navegação aérea desta viagem foi apoiada pela colocação de navios de guerra americanos ao longo de todo o trajeto no Atlântico, que balizavam a rota a cumprir e serviam de emergência em caso de amargem imprevista. No jornal “A Capital”¹⁹ do dia seguinte, com o título “*A descoberta do caminho aéreo para a Europa*” é noticiada a chegada a Lisboa do hidroavião americano que fazia a “*primeira travessia do Atlântico em aeroplano*”.

Em setembro de 1919, deslocaram-se a França para tratarem da receção de material para o Grupo de Esquadrilhas de Aviação República, da Amadora, o CAP Maya e o TEN Lelo Portela. O CAP Maya regressou por via aérea no sentido de estabelecer a primeira ligação aérea Paris-Lisboa, tripulando um “Bréguet” 14-A-2. Com início em 3 de outubro de 1919, a viagem foi atribulada, implicou uma aterragem em Bordéus sem grande problema e uma aterragem forçada em Espanha, com muitos danos no aeroplano e uma perna partida do mecânico. Após reparação do avião a viagem foi reatada em 15 de novembro no trajeto Madrid-Lisboa, que durou três horas, tendo sido recebidos pelo Ministro da Guerra na Amadora. Por ter sido a primeira viagem de relativa distância e dificuldade representa uma especial referência na aviação militar portuguesa.

No ano seguinte, no mês de maio, duas tripulações chefiadas pelo CTEN Sacadura Cabral deslocaram-se a Inglaterra (Calshot/Southampton) para trazerem dois hidroaviões “Felixtowe” F-3, por via aérea, para Portugal. A viagem iniciou-se em 17 de maio de 1920 e

¹⁹ Jornal “A Capital” edição de quarta-feira, 29 de maio de 1919, p.1.

terminou dois dias depois, com escalas em Calshot-Brest-Ferrol-Lisboa, percorrendo 1892 quilómetros.

Já em outubro de 1920, de uma forma rocambolesca, meio à socapa por não ter obtido autorização superior do Ministério da Guerra para executarem a viagem, e após terem adaptado um reservatório suplementar que permitisse uma permanência no ar de 7 a 8 horas, Brito Pais e Sarmiento de Beires tentaram a viagem Lisboa-Madeira no “Cavaleiro Negro”, um “Bréguet” 14-A-2 de 300 cv. Chegados à vertical de Paul da Serra na Madeira, o intenso nevoeiro não os deixou ver o local de aterragem e decidiram os pilotos tentar o regresso até encontrarem um navio que os socorresse. Com combustível para escassos 20 minutos, conseguiram avistar um cargueiro inglês junto ao qual fizeram uma amaragem em avião de rodas. Em Lisboa esperava-os uma repreensão averbada pelo Ministro da Guerra e um louvor em Ordem do Exército pelo ato de bravura.

Após esta tentativa falhada, o CTEN Sacadura Cabral (piloto), CMG Gago Coutinho (navegador), 1TEN Ortins Bettencourt (2º piloto) e Roger Soubiran (mecânico), tripulando um hidroavião “Felixtowe” F-3 vindo recentemente de Inglaterra, realizaram com sucesso a viagem Lisboa-Madeira, no dia 22 de março de 1921. Depois de percorrerem 530 milhas (983 quilómetros) em 7 horas e 40 minutos de voo amararam no Funchal em segurança.

Esta viagem significou um teste claramente planeado para fazer uso *“de uma navegação precisa e limitada em combustível”*²⁰. Por outro lado, foi uma preparação perfeita para o objetivo que o CTEN aviador Sacadura Cabral havia definido e, inclusive, requerido, em 26 de maio de 1919, ao Ministro da Marinha. Argumentou Sacadura Cabral que a *“realização da Travessia Aérea Lisboa-Rio de Janeiro por portugueses seria um acontecimento de resultados fecundos, porque poderia ser o início da navegação aérea comercial entre os dois países, a qual traria um maior estreitamento de relações. [...] venho rogar autorização para tentar realizar esta travessia e solicitar [...] o auxílio necessário para este fim”*²¹. Este requerimento foi deferido pelo Conselho de Ministros.

A Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul, levada a cabo por Sacadura Cabral (chefe da expedição) e Gago Coutinho (navegador), careceu de uma preparação preliminar muito cuidada. Vários problemas se apresentavam para uma viagem desta dimensão: a fiabilidade dos motores dos aeroplanos, a questão importantíssima da orientação durante o voo e, por

²⁰ Luís Alves de Fraga, *Um triunfo da Navegação Aérea com precisão*, Lisboa, [s. d.], p. 7.

²¹ Cardoso, *op. cit.*, Vol. II, p. 35.

fim, o peso que era possível fazer descolar com os motores da época, pois havia uma sobrecarga relativa ao combustível suplementar para percorrer grandes distâncias. Aliás, este facto foi determinante para que só dois tripulantes viajassem no avião, tendo os mecânicos viajado em navios que se encontravam pelo trajeto.

O Comandante Gago Coutinho foi o navegador que criou métodos de navegação inéditos e rigorosos, já implementados na viagem à Madeira. Para o efeito tinha inventado, em conjunto com Sacadura Cabral, o plaqué de abatimento²² que era um aparelho que visava tornar *“tão automático que possível tanto a determinação da direção e força do vento, como a correção do rumo e até o estudo da viagem”*. Igualmente, Coutinho tinha introduzido no sextante²³ um *“nível de bolha de ar, cujo raio de curvatura era exatamente igual à distância entre o olho do observador e a imagem virtual da bolha no espelho auxiliar”*²⁴, de modo a evitar os inconvenientes das oscilações do aeroplano em voo.

Esta proeza teve início no dia 30 de março de 1922 no trajeto Lisboa - Las Palmas. No dia 05 de abril, após revisão do motor, partiram de Gando (Canárias) até S. Vicente em Cabo Verde. Em 17 de abril, partiram da cidade da Praia em busca dos Penedos de S. Pedro e S. Paulo, para percorrerem a etapa primordial na extensão de 1700 quilómetros. Contudo, após a amaragem, uma vaga parte o flutuador do avião “Lusitânia” e este afunda-se. Os tripulantes são recolhidos pelo navio de guerra português “República” que se encontrava no local em espera. Com a concordância do governo é autorizada a continuação da travessia e, para tal, é enviado um segundo hidroavião “Fairey 16” (batizado “Portugal”) com destino à ilha de Fernando Noronha. A 11 de maio tentam reiniciar a viagem, mas têm uma avaria de motor e são recolhidos por um navio cargueiro. O “Portugal” estava irremediavelmente inutilizado. Em 2 de junho recebem de Portugal um novo “Fairey 17”, batizado de “Santa Cruz”, que no dia 5 de junho inicia o percurso Fernando Noronha-Recife numa distância de 300 milhas, local onde são recebidos triunfalmente. Seguem-se as etapas finais até atingirem o Rio de Janeiro: no dia 8 de junho chegam à Baía, dia 13 de junho escalam Porto Seguro, dia 15 de junho atingem Vitória e, finalmente, dia 17 de junho alcançam a Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro. O “Santa Cruz” termina a Travessia das 4527 milhas e 62 horas e 26 minutos de viagem. A tripulação foi apoteoticamente recebida no Rio de Janeiro e, depois,

²² Fraga, *Op. cit.*, p. 7.

²³ Instrumento elaborado para medir a distância angular na vertical entre um astro e a linha do horizonte para fins de cálculo da posição e para corrigir os eventuais erros da navegação estimada.

²⁴ Luís Alves de Fraga, *Op. cit.*, pp. 7-8.

em Lisboa onde foram condecorados pelo Presidente da República, Dr. António José de Almeida, em cerimónia que decorreu na Praça do Comércio.

Evidentemente esta viagem foi profusamente noticiada nos jornais da época. O Diário de Lisboa²⁵, em quatro das oito páginas da edição, apresenta várias reportagens e fotografias, o cabeçalho do jornal é adornado com duas imagens de Sacadura Cabral e Gago Coutinho sobre a título *“Glória! Glória! Glória! aos continuadores da epopeia nacional”*. Já na última página titula *“O Fairey 17 depois de evolucionar sobre o Rio de Janeiro faz uma esplendida “amerissage” no meio de enorme delírio”*. Noutra visão A Capital²⁶ titula na primeira página *“Está realizado o raid Lisboa-Rio. Chegaram os aviadores! Viva Portugal! Viva o Brasil!”*. No pé de página informa que *“O avião portuguez desceu majestosamente no meio de um indescritível delírio, nas aguas de Guanabara”*.

Regressados a Lisboa, Sacadura Cabral foi promovido a Capitão-de-Fragata e Gago Coutinho a Contra-Almirante, condecorados com a Grã-Cruz da Ordem Militar de Torre e Espada (a mais importante Ordem Honorífica portuguesa) e com a Grã-Cruz da Ordem Militar de Santiago de Espada, feitos sócios efetivos da Academia de Ciências de Lisboa e as Universidades de Lisboa e Porto concederam-lhes o grau de Doutor *“Honoris Causa”*.

Outra viagem considerada como referência foi a de Vila Nova de Milfontes-Macau, entre 7 de abril e 20 de junho de 1924, numa distância de 16 380 quilómetros e 115,45 horas de voo. A tripulação era constituída por Sarmento de Beires e Brito Pais (novamente) e o mecânico foi Manuel Gouveia, tendo sido utilizados duas aeronaves: Breguet X 14-BN 2 (até Jodpur) e um De Havilland Liberty 9 A, *“Pátria II”* (após destruição do anterior numa aterragem), em vinte e dois pontos de escala. Por problemas burocráticos, a informação da chegada da tripulação a Lisboa não foi comunicada em tempo e, a 8 de setembro de 1924, Sarmento de Beires e seus pares ficaram surpreendidos porque ninguém os esperava. Finalmente, em 13 de setembro, tiveram uma apoteótica receção no Terreiro do Paço com a presença do Presidente da República, Manuel Teixeira Gomes. *“A Capital”*²⁷ dá o devido relevo com o título *“O Génio da Raça. A homenagem de hoje aos heroicos aviadores do raid LISBOA-MACAU”*, referindo-se a um dos *“raids mais arrojados a que até hoje se tem abalanchado os viajantes do ar”*.

²⁵ Jornal *“Diário de Lisboa”*, ano 2º, Edição nº 369, de 17 de junho de 1922.

²⁶ Jornal *“A Capital”*, ano 12º, edição nº 4107, de 17 de junho de 1922.

²⁷ Jornal *“A Capital”*, ano 15º, edição nº 4730, de 13 de setembro de 1924.

No ano de 1925, entre 27 de março e 2 de abril, realizou-se o raide Lisboa-Guiné utilizando o velho Bréguet XIV A2, “Santa Filomena”, tripulado pelo aviador TEN Sérgio da Silva, pelo CAP observador Pinheiro Corrêa e o mecânico 1SAR Manuel António. Percorrendo 4060 quilómetros, em 31 horas e 31 minutos, Pinheiro Corrêa afirmou que esta viagem tinha um fim: *“demonstrar praticamente que a ligação aérea Lisboa-Bolama era viável, [...] e que a aviação militar portuguesa queria viver”*.²⁸

No ano seguinte, os 2TEN Moreira de Campos e Neves Ferreira tentaram fazer o circuito oceânico Lisboa-Madeira-Açores num hidroavião “Fokker” batizado “Infante Santo”. Partiram de Lisboa, em 16 de março de 1926, e cumpriram a primeira etapa até ao Funchal. Por motivo de sucessivas avarias não conseguiram completar a segunda etapa e, por ordem superior, tiveram que regressar a Lisboa.

A 1ª travessia Aérea Noturna do Atlântico Sul constituiu, em março de 1927, o resultado possível de uma ideia muito mais audaciosa: a 1ª viagem aérea à volta do mundo, à imagem do feito de Fernão de Magalhães uns séculos antes. O MAJ aviador Sarmento de Beires, o CAP geógrafo e navegador Jorge Castilho e o mecânico ALF Manuel Gouveia,²⁹ tripulando um hidroavião bimotor “Dornier Wal”, de nome “Argos”, após terem concluído o primeiro troço de Lisboa à Guiné, assumiram que o hidroavião não tinha autonomia de voo para vencer o Oceano Pacífico. O sonho inicial esboroava-se, mas a ideia secundária tinha que ser alcançada. Partiram da ilha de Bubaque, no arquipélago dos Bijagós, na noite de 16 para 17 de março de 1927, percorreram 2595 quilómetros, em 18 horas e 12 minutos, em que incluem 13 horas de voo noturno, amarrando em Fernando Noronha. Desta ilha voaram para Natal, Recife, Baía e Rio de Janeiro, onde os esperavam cerca de meio milhão de pessoas para uma recepção carinhosa.

Por, pela primeira vez, ter ligado os territórios ultramarinos portugueses e ter sido feita por uma parelha de aviões merece ser notada esta viagem. Em 5 de setembro de 1928 teve lugar a viagem aérea Lisboa-Guiné-S. Tomé-Angola-Moçambique, feita por dois aviões biplanos “Vickers Napier Valparariso”, que durante 51 dias efetuaram 35 escalas. As tripulações eram constituídas pelo CAP Celestino Pais Ramos (piloto) e TEN João Maria

²⁸ Cardoso, *Op. cit.*, p. 185.

²⁹ Fazia parte da tripulação o CAP Dovalle Portugal que renunciou a prosseguir a travessia para libertar capacidade de carga para combustível.

Esteves (observador); CAP António Oliveira Viegas (piloto) e 1SAR Manuel António (mecânico). A 26 de outubro de 1928 aterraram em Lourenço Marques.

O CAP Moreira Cardoso e o TEN Sarmiento Pimentel deram asas à ideia da viagem que ligasse Portugal às possessões portuguesas na Índia, no período de 1 a 19 de novembro de 1930. Utilizando um avião “Puss-Moth” de nome “Marão”, percorreram 8914 quilómetros com chegada a Goa.

Nos finais de 1930 iniciou-se a viagem entre Lisboa-Guiné-Angola-Lisboa. A tripulação era constituída pelo piloto TEN Humberto da Cruz e um aviador civil Carlos Bleck.³⁰ Pilotaram um avião “De Havilland-Moth “Jorge Castilho”, tendo percorrido mais de 20 000 quilómetros entre os dias 30 de dezembro de 1930 e 21 de fevereiro de 1931. À chegada a Portugal, o “Jorge Castilho” aterrou na Amadora e os pilotos foram levados para Lisboa *“a fim de serem recebidos solenemente na Câmara Municipal. Acompanha-os um cortejo de mais de 300 automóveis”*.³¹

Cerca de três anos passados, de 19 de fevereiro a 5 de março de 1934, Carlo Bleck empreendeu nova viagem, em solitário, Lisboa-Índia, desta vez com total sucesso. Os 11 059 quilómetros foram executados num avião “D. M. Moth-Major” em 65 horas e 40 minutos.

Nos meses finais de 1934, entre 25 de outubro e 21 de dezembro, o CAP Humberto da Cruz e o 1SAR António Lobato dão corpo à viagem mais extensa (42 670 quilómetros) ligando Lisboa a Timor e fazendo o percurso de volta a Lisboa, com passagem por Macau e Índia, num avião “De Havilland Leopard-Moth” batizado de “Dilly”. Em Lisboa foram condecorados pelo Presidente da República Óscar Carmona, e o editorialista do Diário de Lisboa considera que *“se inscrevam sem receio os nomes dos valorosos tripulantes ao lado das figuras mais notáveis da nossa aeronáutica”*.³²

O Cruzeiro Aéreo às Colónias foi organizado com o objetivo de *“realizar uma viagem de treino e soberania às nossas províncias ultramarinas”*.³³ Foram utilizados 8 aviões “Vickers” e um “Junkers W 34L”, denominado “Monteiro Torres”, no período de 14 de dezembro de 1935 a 8 de abril de 1936. Participaram, entre outros, os COR Cifka Duarte, MAJ Pinheiro Corrêa, CAP Moreira Cardoso, TEN Humberto da Cruz e TEN Manuel Gouveia. Por problemas de material e de saúde de alguns tripulantes, só três aviões “Vickers”

³⁰ Carlos Eduardo Bleck já tinha tentado, sem sucesso, a viagem Lisboa-Índia em fevereiro de 1928.

³¹ Diário de Lisboa, ano 10º, edição nº 3025, 21 de fevereiro de 1931.

³² Diário de Lisboa, ano 14º edição nº 4346, 21 de dezembro de 1934.

³³ Comentário do TCOR Pinheiro Corrêa, comandante da Patrulha. Edgar Cardoso, *Op. cit.*, Vol. II, p. 318.

regressaram a voar à Amadora, terminando desta forma a última viagem do ciclo iniciado em 1919.³⁴

A voragem da guerra estava de novo à porta. A Espanha encontrava-se numa turbulência política e militar muito alta e a guerra civil iniciou-se por um pronunciamento militar em 17 de julho de 1936. A facção republicana recebeu apoio da União Soviética e das Brigadas Internacionais compostas por voluntários estrangeiros e os nacionalistas foram apoiados por Itália, Alemanha e por Portugal, ainda que de uma forma encapotada já que o auxílio militar a Espanha estava interdito pelos princípios do “Comité de não Intervenção”³⁵. As autoridades portuguesas nomearam uma Missão Militar de Observação para acompanhar o desenrolar da guerra, fazendo parte da componente Aeronáutica, entre outros, os TCOR Sousa Maya e Alfredo Cintra. Só foi concedida autorização, para combaterem como voluntários, aos pilotos do primeiro curso de praças de pré,³⁶ não o sendo a oficiais aviadores.

Os pilotos voluntários foram integrados nas Unidades de Aviação Nacionalista Espanhola, tomando parte em missões de bombardeamento e ataque ao solo com aviões “Heinkel 45”, “Alfa Romeo 79” e “Heinkel 51”.

Terminada a guerra civil espanhola, em 01 de abril de 1939, com a vitória dos nacionalistas do general Francisco Franco, a Europa pode respirar de alívio por pouco tempo. Cinco meses depois, Adolf Hitler encarregou-se de dar o início ao maior conflito mundial conhecido em que se viram envolvidas as maiores potências mundiais.

³⁴ Idem, *ibidem*, p. 319.

³⁵ Conhecido igualmente por Comité de Londres, foi um organismo criado pela Sociedade das Nações, por iniciativa da França e da Grã-Bretanha, visando prevenir a internacionalização da Guerra Civil Espanhola.

³⁶ No caso vertente, constituído por Furriéis.

CAPÍTULO 2

A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL E O PODER AÉREO

Nos meandros do estudo da Estratégia é usual utilizar-se a expressão de Clausewitz³⁷ que a “*guerra é meramente a continuação da política por outros meios*”.³⁸ Isto é, o problema político era entregue aos militares para, pela confrontação, se atingirem determinados objetivos. De igual modo, nos finais da década de 1930, foi decidido dar a palavra às forças militares para o prosseguir de interesses políticos, em vários vetores geográficos, a nível mundial.

A Segunda Guerra Mundial é o resultado de um conjunto variado de fatores em que a ideia primordial era o domínio mundial por uma potência com capacidade hegemónica. É evidente que a Grande Depressão,³⁹ o emergir de regimes totalitários (Alemanha, Itália, Japão) e o conseqüente reapetrechamento militar em larga escala, crises de irredentismo (Sudetas, Alsácia e Lorena, Polónia) a que se juntaram ideologias expansionistas, proporcionaram o cenário de tensão e conflito internacionais que conduziram a um belicismo sem precedentes de largo espectro mundial. De alguma forma, as condições impostas à Alemanha pelo Tratado de Versalhes de 1919,⁴⁰ como as reparações de guerra, a perda de colónias e de partes de território para nações vizinhas, para além da exigência de redução da dimensão do seu Exército, foram o acicatar de uma situação que concorreu para a ascensão do nazismo e do sentimento de procura de vingança das humilhações sofridas.

A utilização do Poder Aéreo neste conflito foi determinante. As novas regras de empenhamento do vetor aéreo a que se juntou o desenvolvimento tecnológico de aeronaves foram decisivas no desenrolar e na definição final do conflito. A componente

³⁷ Carl von Clausewitz (1780-1831), militar prussiano considerado um grande estrategista militar e teórico da guerra. Escreveu a obra “*Da Guerra*”.

³⁸ Carl von Clausewitz, *Da Guerra*, Tradução do inglês para o português CMG (RRm) Luiz Carlos Nascimento e Silva do Valle, Berlim, 1832. Disponível em <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cepe/DAGUERRA.pdf>

³⁹ Crise de contornos económicos e sociais, com início em 1929 e que persistiu ao longo da década de 1930, terminando apenas com a Segunda Guerra Mundial, é considerada o pior e o mais longo período de recessão económica do século XX.

⁴⁰ Tratado de paz assinado pelas potências europeias, em 28 de Junho de 1919, que encerrou oficialmente a Primeira Guerra Mundial.

ofensiva, com os bombardeamentos de alvos estratégicos, a luta aérea e o aparecimento de motores de reação decidiram o conflito, na Europa, a favor dos opositores de Hitler.

2.1 A Segunda Guerra Mundial e a Aeronáutica Militar

Em Portugal assiste-se a uma lenta, mas eficaz tomada de controlo político de Salazar sobre a estrutura militar. Desde 1935, o Presidente do Conselho reestrutura e controla os “*organismos superiores de defesa nacional*”⁴¹, passando por Salazar todas as decisões referentes ao setor militar, que também acumula com as pastas de Ministro da Guerra⁴² e das Finanças. Ora, desta forma, Salazar assume por consequência, e com conhecimento de causa, todas as despesas militares e, principalmente, as referentes ao armamento.

Com o ataque alemão à Polónia em 1939, o nosso país não apresentava condições económicas, industriais, nem militares para se afirmar como uma “nação em guerra”,⁴³ tanto mais que Salazar tinha, objetivamente, a ideia de manter arredado do conflito o nosso país, atendendo à premente necessidade de preservar o espaço estratégico-militar português espalhado pelo mundo. O dilema político-militar era simples de analisar: se se aliasse aos Aliados, com certeza sofreria a hostilidade da potência continental (Alemanha) com uma invasão do território metropolitano pelos germânicos e pelos espanhóis; se apoiasse as potências do Eixo⁴⁴ daria a possibilidade às potências marítimas, Inglaterra e Estados Unidos, de ocupar territórios estratégicos portugueses arquipelágicos e costeiros no Atlântico.

A manutenção do estado de neutralidade, assumido por Salazar, terá sido a melhor solução perante uma conjuntura internacional de beligerância muito comprometedora, apresentando-se como objetivos fundamentais a defesa das fronteiras do continente e dos arquipélagos atlânticos dos Açores, Madeira e Cabo Verde, para além dos territórios coloniais mais importantes.

O fornecimento de armamento por parte dos ingleses a Portugal padecia de várias dificuldades. No início da Segunda Guerra, não eram certamente só motivos técnicos e administrativos apresentados, mas especialmente relacionados com a falta de confiança

⁴¹ Conselho Superior de Defesa Nacional, Comissão de Estudo de Defesa Nacional, Conselho Superior da Direção da Guerra e Conselho Superior Militar, todos com supervisão de Salazar. Maria Carrilho, *Portugal na Segunda Guerra Mundial*, Lisboa, Publicações D. Quixote, 1989, pp. 16-17.

⁴² De uma forma interina, no período de 1936 a 1944.

⁴³ Maria Carrilho, *Portugal na Segunda Guerra Mundial*, Lisboa, Publicações D. Quixote, 1989., p. 19.

⁴⁴ Constituído pela Alemanha, Itália e Japão.

política e a orientação internacional filo germânica de Salazar. Por outro lado, em face da vitória de Franco em 1939 e da importância adquirida pela Alemanha e pela Itália na Espanha nacionalista, Portugal volta a assumir papel relevante para os ingleses no contexto Peninsular e, principalmente, em relação aos Açores no controlo do Atlântico Norte.

Com o eclodir da Segunda Guerra, o reequipamento da Aeronáutica militar sofre um abrandamento acentuado em quantidade e qualidade. Enquanto, como já vimos, Portugal recebia quinze *Gloster Gladiator II*, cedidos pela Inglaterra, em Espanha já voavam os modernos *Messerschmitt Bf 109E*, de origem alemã, um avião tipo caça multifunções, com uma cabine de voo fechada e trem de aterragem retrátil.

Entretanto, os americanos revelam grandes receios pela possibilidade de possessões portuguesas (Açores e Cabo Verde) caírem em mãos alemãs, na sequência de um ataque alemão ao norte de África francês que depois se alargaria às ilhas atlânticas. Em 1940, o Almirante Raeder, comandante da marinha nazi, dá conhecimento a Hitler da premente necessidade da ocupação militar dos Açores, dada a sua importância estratégica no Atlântico Norte.⁴⁵ Se tal acontecesse, os alemães teriam o controlo do Mediterrâneo e das principais rotas atlânticas, e constituiriam uma ameaça a todos os países do hemisfério ocidental a começar pelos Estados Unidos. Perante estes desenvolvimentos, os americanos ponderaram, no segundo quartel de 1941, tomar pela força os Açores. O presidente Roosevelt disse, nomeadamente, que *“We in the America will decide for ourselves whether, and when and where, our American interests are attacked or our security threatened; We are placing our armed forces in strategic military positions; We will not hesitate to use our armed forces to repel attack.”*⁴⁶ Estávamos perante uma grave questão de violação da soberania portuguesa e da neutralidade assumida por Portugal desde o princípio da Segunda Guerra. O nosso Presidente do Conselho e ministro dos Negócios Estrangeiros movimenta-se dando instruções para que se façam diligências junto do governo britânico no sentido de fazer sentir a posição portuguesa. Em 28 de maio de 1941, Salazar refere que *“enviando tropas, armando-as convenientemente, organizando a defesa por todos os meios aos seu alcance, solicitando, até, do Governo Britânico o fornecimento imediato dos elementos aconselháveis para tornar ainda mais perfeita a defesa, o Governo Português tem a consciência de estar a*

⁴⁵ Cardoso, *Op. cit.*, III vol., p. 85.

⁴⁶ Roosevelt, discurso transcrito in Telegrama n.º 186 de Bianchi (Ministro de Portugal em Washington) a Salazar, de 28 de maio de 1941, in “Dez Anos Política Externa”, vol. VIII, pp. 451 a 453.

respeitar a neutralidade da Nação e a plena soberania sobre os seus territórios, sem deixar de ter, ao mesmo tempo, em conta o interesse britânico tal como lhe tem sido apresentado pelo Governo de Sua Majestade e pelas autoridades militares inglesas”.⁴⁷

Em junho de 1941, é recebida em Lisboa uma declaração americana referindo que os Estados Unidos não tinham qualquer intenção agressiva contra a soberania ou a integridade territorial dos Açores e que a referência às ilhas no discurso do presidente americano eram um mero alerta para o perigo da sua ocupação por uma potência inimiga. Os americanos tentaram esfriar a situação tensa provocada pelo discurso de Roosevelt.

Entretanto, perante uma situação que ameaçava escapar ao controlo nacional, o governo português decide transferir efetivos militares para os Açores. São transferidas unidades antiaéreas e tropas de engenharia no mês de maio e, em 4 de junho de 1941, embarcam os primeiros aviões. Para enquadramento militar e operacional foi criado o Comando de Aviação Militar nos Açores. Após uma análise rápida da situação, foi decidida a instalação da Base Aérea nº 4 na zona de Rabo de Peixe, na ilha de S. Miguel, onde foram colocados cinco bombardeiros *JU 52* e quinze aviões de caça *Gladiator*, constituindo a Esquadilha Expedicionária nº 1, cedidos pela BA3 de Tancos. Para a ilha Terceira, para a zona da Achada, seguiu a Esquadilha Expedicionária nº 2, constituída por mais quinze aviões de caça *Gladiator*, cedidos pela BA2 da Ota. É evidente que os caças *Gladiator* eram aviões antiquados para a época, mas era o que havia disponível em Portugal para marcar posição militar e de soberania. Não obstante este facto, são-lhes atribuídas missões de patrulhamento marítimo e reconhecimento. Nos princípios de outubro de 1941, os ingleses cederam a Portugal doze aviões *Curtiss Mohawk IV*, que foram colocados na Base Aérea nº 4 (S. Miguel), passando a constituir a Esquadilha Expedicionária nº 3.

Os anos de 1942 e de 1943 foram de intensa atividade dos submarinos no Atlântico e das conversações diplomáticas portuguesa, britânica e americana sobre o acesso de forças estrangeiras aos Açores. Finalmente, em 8 de outubro de 1943, após acordo com o governo britânico, são autorizados a desembarcar em Angra do Heroísmo militares do contingente inglês constituído pelo 247º Grupo da RAF, além de unidades do Exército e da Marinha britânicos. Um ano depois, em função de um acordo obtido com os Estados Unidos, também as forças deste país tiveram acesso à utilização do Arquipélago dos Açores. Com a atividade

⁴⁷ Telegrama n.º 100 de Salazar a Armindo Monteiro (Embaixador de Portugal em Londres), de 28 de maio de 1941, in “*Dez Anos Política Externa*”, vol. VIII, Lisboa, MNE, p. 457 e 458.

da RAF no Atlântico a partir dos Açores, o número de submarinos alemães afundados cresceu vertiginosamente, atingindo cerca de duzentos por ano, permitindo aos aliados obter uma supremacia naval, com destaque para as forças americanas.

Na sequência destes acordos diplomáticos a Aviação Militar teve hipótese de se renovar em termos de material. Assim, a partir de dezembro de 1943, a Inglaterra cedeu as seguintes aeronaves a Portugal: 18 caças *Hawker Hurricane II-C*, 9 aviões de reconhecimento *Westland Lysander III-A*, 18 caças *Supermarine Spitfire 1-A*, 48 caças *Supermarine Spitfire V-B*, 54 caças *Hawker Hurricane II-B* e do tipo *II-C*, e 10 bombardeiros bimotores *Bristol Blenheim*. De acordo com as normas internacionais da época e em virtude do estatuto de neutralidade de Portugal, várias aeronaves foram apresadas aos beligerantes quando, por falta de combustível, aterraram no novel aeroporto da Portela. Assim, passaram a fazer parte do erário português 24 caças *Bell P-39-D Aircobra*, 2 caças bimotores bifuselados *Lockheed P-38 F Lightning*, 5 bombardeiros pesados *Consolidated B-24 Liberator* e um *Douglas C-47 Dakota*.⁴⁸ Desta forma, Portugal ficou bem apetrechado em termos aeronáuticos, com equipamento moderno e equilibrado para as missões a serem cumpridas. No total cerca de 240 aviões operacionais, distribuídos por cerca de 200 caças, duas dezenas de bombardeiros e mais vinte aviões pesados. Pode-se constatar um elevado potencial, em termos de material, atendendo à nossa capacidade económica e à inexistência de indústria aeronáutica.

2.2 As novas aeronaves e as novas missões: a Base Aérea das Lajes

A primeira infraestrutura aeronáutica dos Açores foi um pequeno aeródromo na Achada, ilha Terceira, inaugurado em 4 de outubro de 1930 com o beneplácito e o empenhamento do TCOR Cifka Duarte, pioneiro da aviação em Portugal e Inspetor da Arma de Aeronáutica na altura. Neste local, pela primeira vez, um avião descolou, voou e aterrou numa ilha açoriana.

Em 22 de junho de 1941, a Esquadrilha de Avião de Caça nº 2 (equipada com aviões *Gladiator*), comandada pelo, então, CAP Machado de Barros, instala-se provisoriamente no planalto da Achada. Pouco tempo depois, uma equipa de engenharia militar inicia um

⁴⁸ Cardoso, *op. cit.*, III vol., pp. 86 e 89.

conjunto de obras na localidade de Lajes no sentido de aí ser instalada uma infraestrutura aeronáutica permanente, que fica concluída em 26 de agosto desse ano.

Com a chegada da RAF, em 8 de outubro de 1943, é-lhes concedida a facilidade, entre outras, de utilizar o aeródromo das Lajes. Decorrente do acordo luso-americano, as mesmas infraestruturas passaram também a ser utilizadas por forças americanas.

A partir de 1945, a Aviação Militar deixa a ilha de S. Miguel (Rabo de Peixe) e, em 3 de junho de 1946, terminado o prazo de cedência das instalações aos ingleses, as infraestruturas aeronáuticas das Lajes assumem a designação de Base Aérea nº 4 (BA4). Esta nova Unidade da Aeronáutica Militar é estruturalmente reorganizada, à imagem das outras três Unidades do continente.⁴⁹ A primeira Ordem de Serviço foi publicada em 11 de julho de 1946 e, em novembro desse ano, toma posse como Comandante o COR Francisco Craveiro Lopes, futuro Presidente da República.⁵⁰ No mesmo espaço físico, passaram a coabitar as forças portuguesas e americanas.

As principais missões atribuídas à BA4 foram a Busca e Salvamento e o Reconhecimento Meteorológico, para além das missões de apoio sanitário a todas as ilhas do arquipélago. Pelo acordo bilateral luso-americano, os Estados Unidos forneceram aviões *B-17 Flying Fortress*⁵¹ para a missão de Busca e Salvamento e *C-54 Skymaster*⁵² para transporte aéreo. A BA4 é igualmente dotada de um helicóptero *Sykorsky SH-19*, em 1952, para missões de transporte de doentes entre ilhas e busca e salvamento e *Dakota C-17*⁵³ que operaram em missões de carga e transporte de passageiros.

2.3 Lições aprendidas sobre o emprego do Poder Aéreo

O nascimento e a evolução da aviação, tal e qual a conhecemos durante todo o século XX, foi uma referência civilizacional para a era contemporânea. De uma insípida, trabalhosa e perigosa vida inicial, reservada a um pequeno número de entusiastas, transformou-se num fator de desenvolvimento, numa atividade de massas e numa eficaz e decisora arma em

⁴⁹ BA1 – Sintra; BA2 – Ota; BA3 – Tancos.

⁵⁰ Exerce o mandato presidencial entre 21 de julho de 1951 e 9 de agosto de 1958.

⁵¹ O B-17 *Flying Fortress* (*Fortaleza Voadora*) foi um avião bombardeiro quadrimotor construído pela Boeing, durante a Segunda Guerra Mundial. Era uma aeronave potente e de grande raio de ação.

⁵² O Douglas C-54 "Skymaster" foi um avião bimotor de transporte militar desenvolvido pelas forças armadas dos Estados Unidos, sendo usado durante a Segunda Guerra Mundial e na Guerra da Coreia.

⁵³ A partir de 1958, a Força Aérea Portuguesa adquiriu 29 aviões Dakota provenientes de diversas origens e de vários modelos.

qualquer conflito desde ao Segunda Guerra Mundial. No início o avião e o seu piloto estavam muito ligados à coragem e à nobreza, representavam “um outro mundo”, pela diferença do uso da terceira dimensão e pela conquista do espaço aéreo envolvente por uma máquina mais pesada do que o ar. O desenvolvimento da aviação proporcionou um leque variado de opções, em termos militares, até aí impossíveis. Perante a evolução tecnológica, de uma forma lenta e segura, o uso da aviação para fins militares ou civis, tornou-se num facto bem real, caminhou abertamente para que os Estados fossem possuidores da capacidade de agir e de exercer a sua autoridade e soberania. Isto é, interveio diretamente na criação de relações de dependência entre grupos ou entidades mais complexas. Converteu-se no Poder Aéreo, nas suas diversas constituintes, com uma imensa capacidade estratégica.

O conceito de Poder Aéreo foi evoluindo e, aos dias de hoje, podemos defini-lo como *“a potencialidade de uma Nação para a efetiva exploração do espaço aéreo, compreendendo um conjunto de meios muito vasto, nomeadamente o parque industrial aeronáutico, os aeroportos, as bases aéreas, as comunicações e sensores para o exercício do controlo aéreo, a infraestrutura aeronáutica nacional, aos meios aéreos civis e militares na generalidade e os meios aéreos de combate e seus sistemas de armas. Em termos restritos, é a potencialidade de combate ou poder de fogo, que se traduz em meios aéreos de combate e de apoio imediato”*⁵⁴. De facto, o Poder Aéreo não se restringe unicamente às plataformas aéreas de combate, envolve uma panóplia de meios muito extensa, de cariz civil e militar, com o fim último de se atingir a supremacia aérea⁵⁵.

Sem recorrer a elementos doutrinários muito profundos, o Poder Aéreo apresenta um conjunto de características únicas, como sejam a velocidade, com reflexo direto no tempo necessário para o cumprimento da missão, projeção rápida do poder militar e redução da vulnerabilidade; o alcance, no qual os meios aéreos conseguem operar a longas distâncias, vencendo obstáculos naturais, maximizados com o recurso a reabastecimento em voo; a eficácia de tiro, decorrente dos elevados padrões tecnológicos dos sistemas de bordo; o poder de manobra que, utilizando a conjugação da velocidade e do alcance, opera no domínio da terceira dimensão e sem obstáculos de superfície; e a flexibilidade, considerada

⁵⁴ Manual da Força Aérea 20-1 – Doutrina Básica da Força Aérea, agosto 1982, In Eduardo Silvestre dos Santos, *Poder Aéreo – Sua Evolução e Influência na Estratégia*, Parede, Tribuna da História, 2011, p. 23.

⁵⁵ Domínio completo do espaço aéreo por um dos beligerantes no qual a Força Aérea inimiga é incapaz de interferir de uma forma efetiva no conflito.

a maior capacidade do Poder Aéreo, que permite que um mesmo meio aéreo efetue várias missões e tarefas, para o qual requer um sistema de Comando e Controlo.

Por outro lado, existem limitações ao Poder Aéreo. As limitações humanas, pela dureza e desgaste da operação causada nos operadores das plataformas aéreas em meio adverso como é o meio aéreo, em presença de forças de aceleração da gravidade; a gravidade, na qual os aviões não têm uma utilização contínua e perene, necessitando de aterrarem ao fim de algum tempo de operação; tecnológicas, em face da constante necessidade de progressos técnicos e dos elevados custos dos meios aéreos e das infraestruturas de apoio à missão; e ambientais, pese embora a evolução técnica nem todos os meios aéreos podem operar em todos os diferentes níveis de condições meteorológicas.

Importa para já discernir completamente a aplicação tática e a estratégica do Poder Aéreo. Relativamente à primeira significa qualquer tipo de operação que vise os movimentos de pessoal e material de e para o campo de batalha (vulgo interdição aérea) e as próprias forças inimigas em confronto direto com as nossas forças de superfície no campo de batalha (vulgo apoio aéreo próximo), necessitando, neste caso, de uma completa integração com a atividade operacional das nossas forças. Relativamente à aplicação estratégica do Poder Aéreo, esta visa a destruição de centros vitais no território inimigo através de bombardeamentos que afetem características, capacidades ou locais de que derivam o seu querer, nomeadamente ataques contra comando, controlo, comunicações e informações (C³I), alvos industriais e infraestruturas fundamentais.⁵⁶ Um ataque aéreo estratégico relaciona um determinado alvo com um objetivo político global.

Até aos inícios do século anterior toda a estratégia militar rodava em torno da confrontação de forças de superfície (terrestres ou navais) para conseguir defender ou conquistar território ou espaço vital. Nem dez anos tinham passado sobre o primeiro voo dos irmãos Wright e, já em 1911, os aviões tiveram o seu primeiro desempenho, ainda que de uma forma básica, na guerra Ítalo-turca na Líbia. Utilizando um avião *Blériot XI*, o CAP Carlo Piazza efetuou o primeiro voo de reconhecimento.⁵⁷

Muito rapidamente surgiu a Primeira Grande Guerra e de novo a aviação tomou ainda maior preponderância, com missões de observação, reconhecimento e apoio para regulação do tiro de artilharia. Quando a frente de combate se imobilizou nas linhas de trincheiras, os

⁵⁶ Silvestre dos Santos, *op. cit.*, p. 27.

⁵⁷ *Idem, ibidem*, p. 36.

aviões de reconhecimento, de ambos os lados, tiveram um papel relevante fotografando as linhas inimigas, identificando a localização da artilharia inimiga e, voando sobre a frente, comunicavam através de sinais para a primeira linha de infantaria amiga. O sucesso destas missões teve como consequência a necessidade de abater os aviões inimigos no ar surgindo, desta forma muito imberbe, o combate aéreo. Pouco tempo depois, quando os aviões passaram a ser equipados com metralhadoras (e resolvido o problema de sincronização dos disparos das metralhadoras com a rotação da hélice), aviões Fokker operados pelos alemães conseguiram, a partir de agosto de 1915, um período de superioridade aérea⁵⁸ que muitas dificuldades criaram às tropas aliadas.

Recuando um pouco, conforme relata o jornal português *A Capital*, de 3 de setembro de 1914, pode-se referir que o governo francês retirou-se para Bordéus neste mesmo dia por duas ordens de razões: primeiro porque as tropas alemãs estavam a cerca de 70 quilómetros de Paris e, igualmente, porque Paris foi alvo de bombardeamento aéreo por aeroplanos alemães, ainda que tivessem sido com resultados incipientes.

Ainda no mesmo ano de 1915, no mês de janeiro, utilizando dirigíveis *Zeppelin*, os alemães iniciaram o bombardeamento de longo alcance sobre várias cidades inglesas, tendo usado para o efeito 24 bombas de fragmentação de 50 quilos e algumas bombas incendiárias.⁵⁹ Este facto é documentado por João Chagas⁶⁰ no seu *Diário*, onde escreve no dia 21 de janeiro de 1915, que “à tarde [de 19 de janeiro de 1915] chegou a notícia de que tinham atacado Yarmouth e Kingslynn, na costa norte de Inglaterra, lançando igualmente bombas sobre Sandrigham, onde se encontra um dos palácios reais e donde o rei e a rainha se tinham retirado ontem. Há estragos, vítimas”.⁶¹ Utilizando ainda os seus canais privilegiados de informações decorrentes da sua função diplomática em Paris, João Chagas dá nota de um clima de medo dos bombardeamentos existente na capital francesa quando escreve no seu *Diário* que “subsiste a ameaça dos Zeppelin que são esperados todas as noites” (15 de janeiro de 1915 – p.17); e “um atentado sobre Paris, de noite, pelos Zeppelin alemães, carregados de dinamite, não pode deixar de causar em todo o mundo uma

⁵⁸ Condição em que se obtém o controlo da maior parte do espaço aéreo, através de uma situação de poder aéreo mais favorável que a do oponente.

⁵⁹ Silvestre dos Santos, *Op. cit.*, p. 39.

⁶⁰ João Chagas foi um jornalista, escritor, diplomata e político português. Em 1915 assumia o cargo de Ministro (Embaixador) de Portugal em Paris. Escreveu, entre outras obras, o *Diário de João Chagas 1915 1916 1917*.

⁶¹ João Chagas, *Diário de João Chagas 1915 1916 1917*, Lisboa, Livraria Editora, 1929, p. 21

impressão de horror e de indignação” (19 de janeiro de 1915 – p. 20); ou ainda *“parece que o governo francês está informado de que os alemães construíram hangares de Zeppelins muito próximo da linha de Paris”* (31 de janeiro de 1915 – p. 32).

Foi o começo da aplicação estratégica do Poder Aéreo. Contudo, os bombardeamentos efetuados por dirigíveis no espaço aéreo inglês, teve um decréscimo em virtude da eficácia da defesa antiaérea inglesa que lhes provocou uma atrição de 50%.⁶² A partir de meados de 1917, os alemães melhoraram a sua capacidade de bombardeamento estratégico passando a usar os *Gotha IV*,⁶³ versão atualizada dos primeiros Gotha que operavam desde o início de 1915.

No período entre as duas Guerras um consenso instalou-se: a importância dos meios aéreos em futuros conflitos. Por outro lado, muito se discutiu sobre a natureza dos alvos a serem atacados. Argumentaram uns que se deveriam atingir as capacidades militares do inimigo – indústria direta ou indiretamente relacionada com o esforço militar, bem assim como as posições logísticas militares e as próprias forças. Douhet⁶⁴ assumiu claramente que o objeto da estratégia aérea⁶⁵ era o estudo dos alvos que, uma vez atacados com sucesso, poderiam inverter o destino da guerra. Num primeiro nível, deveriam ser atacados alvos relacionados com a indústria, comércio e o sistema de distribuição; num segundo nível os nós de comunicação, os portos e as facilidades portuárias; e numa última categoria os trabalhadores nas empresas de maior significado, para lhes provocar insegurança e menor capacidade de trabalho. Contrapunham outros que o mais importante era atacar a vontade de combater, fazendo o *“bombardeamento moral”*⁶⁶, como defendia Trenchard.⁶⁷ Este tipo de bombardeamento, de cariz psicológico, devia atingir o moral das tropas e a vontade nacional de combater, não havendo necessidade de ataques deliberados contra centros populacionais.⁶⁸ Já no final do período entre Guerras, os britânicos estabeleciam duas premissas: a primeira era a necessidade premente da defesa aérea sem esquecer o combate

⁶² António J. Bispo, *Da Estratégia Aérea. Uma abordagem informal*, Cascais, Tribuna da História, 2013, p. 118.

⁶³ Bombardeiro pesado biplano usado para bombardeamento noturno, produzido pela Gothaer Waggonfabrik.

⁶⁴ Giulio Douhet (1869—1930) foi um general e teórico aeronáutico italiano. Conhecido por enunciar os princípios e vantagens da utilização da força aérea na organização tática de conflitos armados. Considerado o verdadeiro pai da aviação estratégica e o promotor de uma guerra aérea independente.

⁶⁵ Douhet, em 1921, escreveu o livro *“O Comando do Ar”* no qual expôs as suas teorias sobre o Poder Aéreo.

⁶⁶ Bispo, *op. cit.*, p. 119-120.

⁶⁷ Hugh Trenchard (1873-1956), Marechal da Royal Air Force (RAF), foi um dos incentivadores da fundação da Força Aérea Real britânica (RAF) em 1918. Foi igualmente um dos primeiros teóricos da superioridade aérea como requisito essencial para a vitória militar.

⁶⁸ Bispo, *op. cit.*, pp. 119-121.

aéreo; e a segunda relacionava-se com a precisão do bombardeamento, de modo a selecionar os alvos críticos e minimizar os ataques contra civis, em alternativa ao bombardeamento desregrado usado na Primeira Grande Guerra.⁶⁹ Neste aspeto, teriam que se perceber a distância entre a intenção teórica e a capacidade tecnológica disponível. Ao invés dos americanos que defendiam o ataque com o maior grau de danos possível num número reduzido de indústrias, consideradas essenciais, os ingleses pretendiam produzir mais efeitos morais do que materiais, sendo o bombardeamento de área, sem grande precisão, mas muito mais proveitoso.

Quando troaram os primeiros canhões na II Guerra Mundial, em setembro de 1939, a Deutsche Luftwaffe⁷⁰ estava preparada para ser, essencialmente, uma Força Aérea tática, para ser usada em apoio das forças de superfície em coordenação com as ações dos carros de combate, infantaria e artilharia. A sua utilização em termos estratégicos aconteceu quando Hitler, em julho de 1940, decidiu atacar a Grã-Bretanha e, para tal, a Luftwaffe tinha duas atribuições principais: a Interdição do Canal da Mancha e a destruição da RAF (Royal Air Force britânica).⁷¹

Com o intuito de evitar o impasse das trincheiras da I Guerra Mundial, os alemães utilizaram uma doutrina militar operacional conhecida por *blitzkrieg* (guerra relâmpago) que consistia em ataques rápidos e de surpresa, no sentido de evitar que as forças inimigas tivessem tempo de organizar as suas defesas. A desmoralização do inimigo e a paralisação dos seus centros de comando era conseguido pela utilização coordenada da infantaria, dos blindados, artilharia e da aviação para provocarem um ponto de rutura nas linhas inimigas. Identificado esse ponto, a aviação (bombardeiros táticos) e a artilharia fustigavam as linhas de defesa inimigas a que se seguiam ataques de blindados e de infantaria motorizada. Ao mesmo tempo, a Luftwaffe destruía linhas de comunicação, objetivos militares e indústrias-chave do inimigo. Desta forma, a Alemanha conquistou, durante a primeira parte da II guerra Mundial, a Polónia, a Dinamarca, a França, Holanda, Bélgica, Luxemburgo, Jugoslávia, Grécia e União Soviética. A partir de 1942, a *blitzkrieg* perdeu muita da sua eficiência, pois só se aplicava com êxito em teatros de operação reduzidos e de curta duração.⁷²

⁶⁹ Bispo, *op. cit.*, p. 120.

⁷⁰ Força Aérea Alemã, criada em 1910.

⁷¹ Silvestre dos Santos, *op. cit.*, p. 75.

⁷² Idem, *ibidem*, pp. 76-77.

Hitler tinha como objetivo conquistar a supremacia aérea à RAF⁷³ para depois empregar a Marinha e o Exército na invasão das Ilhas Britânicas (Operação Leão Marinho)⁷⁴. Isto é, o emprego da aviação foi subalternizado, como parte de uma estratégia das forças de superfície, e não como um emprego determinante de meios para conquistar objetivos militares. Contudo, neste período da II Guerra Mundial a utilização do radar⁷⁵ foi decisivo no desenrolar da guerra aérea. Permitiu conhecimento atempado das forças atacantes e os seus vetores de penetração em território inglês, o que potenciou a ação da artilharia antiaérea (AAA) e, principalmente, dos caças britânicos. Foi igualmente uma grande ajuda para a RAF que, em 1940, tinha escassez de pilotos e a indústria não tinha capacidade para repor os aviões abatidos.

Na Batalha de Inglaterra,⁷⁶ Hitler alterou os seus alvos e passou a atacar cidades sem bombardeiros de longo alcance, mas com bombardeiros de curto alcance e de picada. Estes não tinham o alcance, a capacidade de carga explosiva necessária, a blindagem e a potência de fogo defensivo necessários às missões em Inglaterra, como são os casos dos bombardeiros *Ju.87 Stuka* e dos caças *Messerschmitt Bf.109*. Nos primeiros 10 dias da Batalha de Inglaterra, os alemães perderam cerca de 700 aviões. Do lado inglês pontificavam os caças *Spitfire*,⁷⁷ considerado o avião mais eficiente do mundo na altura, com melhor desempenho do que os *Messerschmitt Bf.109* ao nível da “*velocidade, blindagem, manobrabilidade, potência de fogo (oito metralhadoras), cadência de tiro (1200 tiros/minuto) e disposição do armamento,*”⁷⁸ e os *Hurricane*,⁷⁹ menos importante que o *Spitfire*, mas com uma taxa de 57% de abates de aviões da Luftwaffe. Os alemães demonstraram ter boa capacidade em termos táticos, para colaborar com as forças de

⁷³ Idem, *ibidem*, p. 77.

⁷⁴ Operação Leão Marinho foi o nome do plano de invasão da Grã-Bretanha pelas forças alemãs em 1940, após a derrota da França, da Holanda e da Bélgica, plano que acabou por não se concretizar devido às derrotas nazis nas batalhas aéreas preparatórias para a invasão.

⁷⁵ Sigla do inglês, **Radio Detection And Ranging** (Deteção e Telemetria por Rádio) desenvolvido por Robert Watson-Watt nos anos 30 do século XX.

⁷⁶ Travada entre as forças aéreas da Alemanha nazi (*Luftwaffe*) e a força aérea britânica (RAF - *Royal Air Force*) no período de jul-out 1940. Foi o primeiro movimento alemão com o objetivo de concretizar a posterior invasão das ilhas britânicas.

⁷⁷ O Supermarine Spitfire foi o caça britânico mais famoso da II Guerra Mundial. Projetado em 1936, entrou em serviço em agosto de 1938, atingia uma velocidade máxima de 584 km/h.

⁷⁸ Silvestre dos Santos, *Op. cit.*, p. 79.

⁷⁹ Hawker Hurricane - um dos mais famosos aviões de caça britânicos da Segunda Guerra Mundial. Projetado em 1934, foi o primeiro caça monoplano da RAF com capacidade para atingir uma velocidade superior a 480 km/h (ou 300 ml/h).

superfície, mas deficiente para atingir, no mínimo, uma situação de superioridade aérea. Como consequência, os alemães perderam a Batalha de Inglaterra e, assim, ficaram impedidos de concretizar a invasão das Ilhas Britânicas por forças de superfície.

Daqui podemos inferir várias lições: obter a superioridade aérea é condição essencial para qualquer ofensiva de superfície; a falta de bombardeiros pesados de longo alcance na *Luftwaffe* foi um fator decisivo na incapacidade alemã para vencer a Batalha de Inglaterra; os bombardeiros sem escolta são presa fácil dos aviões de caça; o sistema de comando e controlo, recorrendo ao sistema de pré-aviso do radar, foi vital; ao contrário do que teorizaram Douhet e Trenchard, os fortes bombardeamentos aéreos alemães não tiveram como consequência a perda do moral das populações que levaria à capitulação dos britânicos.⁸⁰ A sobrevivência da nação britânica ficou a dever-se ao Poder Aéreo.

O território e a população da Alemanha, na I Guerra Mundial, não sofreram as agruras diretas da guerra, a luta centrou-se noutros países. Somente sofreram a questão social das famílias das vítimas do conflito e as privações decorrentes do esforço de guerra. As suas cidades e a estrutura industrial ficaram intactas.⁸¹ Na II Guerra Mundial tudo se alterou, o território alemão estava todo destruído antes ainda do seu exército ter capitulado. A partir de Inglaterra e de Itália, o território alemão sofreu bombardeamentos estratégicos demolidores. Em outubro de 1940, Churchill alterou a sua filosofia: “*Devemos fazer com que a população civil em torno das áreas-alvo sintam o peso da guerra*”,⁸² passando a ser o moral da população um dos alvos dos bombardeamentos.

A ideia era tentar enfraquecer a capacidade alemã para equipar e manter os seus exércitos, de modo a habilitar uma invasão por terra com algum sucesso. Para além de interferir com o dia-a-dia dos alemães que produziam equipamentos de guerra, após deixarem de ter acesso a meios de transporte, dificuldade em comprar comida, acesso a iluminação e água potável, interferir nos sonos com bombardeamentos diários e, por fim, destruir mesmo a força trabalhadora.

Grandes concentrações de aviões aliados faziam bombardeamentos diurnos, mas sofriam pesadas baixas provocadas pelos caças alemães. Como não possuía caças de escolta

⁸⁰ Silvestre dos Santos, *Op. cit.*, pp. 80-81.

⁸¹ Vitória das Forças Aéreas Estratégicas da Europa. O nosso bombardeamento estratégico desmantelou a Alemanha. Extrato duma edição de “Impact” em transcrição da revista americana “Flying”, dezembro 1945. In *Revista do Ar*, Trad. ALF Chitas de Brito, Lisboa, nº 95, junho 1946, e nº 96, julho 1946, p. 7.

⁸² Silvestre dos Santos, *Op. cit.*, p.82.

de longo alcance, a RAF passou a fazer bombardeamentos noturnos, ainda que com uma precisão menor no atingir dos objetivos militares. Diminui a atrição, já que a *Luftwaffe* não possuía caças noturnos. A partir de outubro de 1943, foi percebida a real necessidade de caças escolta de longo alcance e os *P-51 Mustang*⁸³ passaram a apoiar os bombardeiros que, quase impunemente, cumpriam as suas missões à luz do dia. De notar que as forças americanas e inglesas acordaram uma ofensiva combinada que consistiu no bombardeamento, pela parte americana, das principais indústrias nas orlas das cidades e, ao lado inglês, competia destruir a própria cidade e pequenas indústrias no seu interior. Deste esforço combinado resultou a destruição dos centros de produção alemães. Por exemplo, em Magdeburgo foi destruída a fábrica de gasolina sintética da Rothensee e a fábrica Junkers de motores de avião e em Buckan foi destruída a fábrica de armamento Krupp.⁸⁴ Para tentar diminuir a ameaça dos submarinos alemães à navegação no Atlântico, foram bombardeados portos e docas alemães de submarinos em Bremen, Wilhelmshaven e Kiel. A partir de março de 1944, a indústria aeronáutica alemã deixou de ser um objetivo prioritário passando esse a ser o sistema de transportes. Os centros ferroviários sofreram imensos ataques para impedir o transporte de produtos como o carvão, o aço, o petróleo e os produtos químicos pesados para centros de produção industriais. Em maio de 1944, o novo objetivo prioritário passou a ser a indústria do petróleo, facto que imobilizou de vez a *Luftwaffe* e a *Wehrmacht*⁸⁵ entrou em declínio. Contudo, foi decidido não atacar a produção de alumínio, energia elétrica e produtos químicos. Nos finais de 1944, a economia alemã estava completamente desordenada e os seus exércitos retiraram através do Reno, com faltas de comida, combustíveis, munições e transportes. “Das cinquenta maiores cidades alemãs, 38% estavam completamente destruídas, os civis vagueavam estonteados e as pilhagens eram vulgares até à chegada dos aliados”.⁸⁶ O bombardeamento estratégico da Alemanha não terá levado a uma rendição mais rápida nem conduziu diretamente à derrota alemã, mas teve um papel muito importante na vitória dos Aliados.

⁸³ Caça norte-americano de longo alcance com motor a pistão, com 1700 km de raio de ação, ou cerca de 4000 km com tanques suplementares.

⁸⁴ Vitória das Forças Aéreas Estratégicas da Europa. p. 8.

⁸⁵ Nome do conjunto das forças armadas da Alemanha durante o Terceiro Reich, entre 1935 e 1945. Em 1955, as novas forças armadas alemãs foram reorganizadas sob o nome de *Bundeswehr*.

⁸⁶ Vitória das Forças Aéreas Estratégicas da Europa. p. 10.

CAPÍTULO 3

DE NOVO O AERO CLUB DE PORTUGAL

Em termos aeronáuticos o Aero Club de Portugal sempre representou, desde 1909, um baluarte no desenvolvimento da “Causa do Ar” em Portugal. Embora tenha tido na sua génese um conjunto de militares com o gosto pela aeronáutica, lentamente foi uma casa onde se associaram muitos civis, alguns mesmo com alta posição na sociedade portuguesa do século XX, mas sempre com uma ideia comum: o desenvolvimento da aeronáutica em Portugal.

Os seus Estatutos refletem isso mesmo, com pequenas nuances que acompanham a evolução dos tempos. A título exemplificativo podem-se analisar duas versões dos Estatutos do AeCP datados de 1937 e de 1980. Nos Estatutos publicados em 1937⁸⁷ refere-se, no seu artigo primeiro, que o AeCP “*é um organismo de interesse público e privado conjuntamente, dotado de personalidade jurídica, [...] visando o máximo desenvolvimento de todos os ramos da Aviação e especialmente a preparação do maior número possível de perfeitos aviadores civis, quer sob o ponto de vista individual, quer social.*” Para dar corpo aos fins definidos, o AeCP “*orientará toda a sua actividade num sentido puramente nacional, sob o duplo aspecto cultural e desportivo*” (art.º 2º). Já nos Estatutos de 1980 o AeCP “*é uma associação de utilidade pública, não lucrativa, com personalidade jurídica, prosseguindo fins culturais, desportivos, recreativos e de fomento no campo das actividades aero-espaciais*” (art.º 1º), tendo como “*principal objectivo a divulgação do conhecimento e cultura aero-espaciais e a prática de actividades correlativas, com incidência específica nos ramos das actividades aeronáutica e para-aeronáuticas de feição amadora*” (art.º 4º).

De igual modo, as competências cometidas ao AeCP tiveram pequenas evoluções. Contudo, é de referir a similitude do propósito para “*fazer funcionar uma sua escola privativa de Aviação Civil podendo abranger os dois ramos de formação de pilotos e mecânicos*” (Estatutos de 1937), e o “*AeCP mantém uma escola ou escolas de aviação civil, nas quais se ministram cursos de pilotagem nas diferentes modalidades, de para-queda,*

⁸⁷ Estatutos do Aero Club De Portugal, Lisboa, Governo Civil de Lisboa – 3ª Repartição, Pº nº 116, 20SET1937.

de aeromodelismo, de formação de técnicos de manutenção e operações e outras, proporcionando à juventude portuguesa opções de carreiras aeronáuticas e oferecendo aos sectores da aviação militar e civil a possibilidade de recrutamento do seu pessoal” (Estatutos de 1980). Pode-se constatar o alargar de possibilidades oferecidas, muito embora seja discutível o apoio ao recrutamento militar.

De ressaltar ainda que no art.º 3º dos Estatutos de 1937 compete ao AeCP *“agitar na imprensa – geral ou da especialidade – todas as questões que directa ou indirectamente lhe interessem e fazer publicações, periódicas ou não, da especialidade”*. Ora, este *“agitar”* através das publicações é um hábito enraizado no AeCP, pois quase desde o seu início o AeCP publicou o *Boletim do Aero Club de Portugal*, em 1911, e no ano seguinte deu início à publicação da *Revista da Aeronáutica*. Já em 1937, muito pelo esforço do Alferes aviador Francisco Barão da Cunha, seu fundador e primeiro diretor, é lançado o primeiro número da *“Revista do Ar”*, com um valor de venda avulso de 4\$00 (quatro escudos).

É precisamente neste primeiro número da *Revista do Ar* que o seu diretor, Barão da Cunha, traça as linhas gerais da novel publicação aeronáutica. Fazendo notar a *“falta de uma publicação regular e especializada destinada à propaganda e à divulgação da Aeronáutica em Portugal”*, país onde a *“Aviação, que até há pouco tempo, para os portugueses, era apanágio dos loucos, como então se alcunhava quem tinha a ousadia de disputar às aves o céu lusitano, até aí sua exclusiva pertença, tornou-se hoje o mais dilecto sonho de todo o moço português”*. A *Revista do Ar* tinha como *“objectivo tratar de todos os assuntos que se relacionem com a Aviação (com e sem motor, aviominiatura, cursos reduzidos de questões aeronáuticas para aviadores civis, como de aeronavegação, motores, normas de pilotagem, aerodinâmica, fotografia aérea e, possivelmente, tiro e bombardeamento), a defesa aérea do território nacional”*. Continuou Barão da Cunha dizendo que esperava que a iniciativa fosse bem aceite e contava com *“a valiosa colaboração de todos aqueles que se interessavam pela propaganda e desenvolvimento das Forças Aéreas em Portugal”*.

Por fim, com um notável sentido premonitório, escreveu no primeiro número da *Revista do Ar* que esperava *“demonstrar e defender o direito que assiste à Aeronáutica Portuguesa de enfileirar ao lado do Exército e da Marinha no desempenho da elevada missão da defesa da Pátria”*. O tempo veio dar-lhe razão, cerca de quinze anos depois, com a criação das Forças Aéreas, como terceiro ramo das Forças Armadas em Portugal. Barão da

Cunha não conseguiu assistir a esta evolução já que, em 8 de fevereiro de 1939, faleceu num acidente de aviação na Chamusca, com 27 anos de idade. Deve ser considerado um dos “Homens” que influenciaram o nascimento da Força Aérea Portuguesa.

Num organismo de cariz civil, mas onde os militares sempre desempenharam um papel relevante, de quando em vez, podem ocorrer pequenos atritos. É deste facto exemplo o transcrito na Acta nº 24, datada de 24 de março de 1944, referente a uma Assembleia Geral Ordinária do AeCP, na qual o seu presidente, Dr. Costa Félix, médico de profissão, se lamentava por *“haver mais militares que civis numa entidade civil, para além de que a coexistência de oficiais superiores e subalternos, de certa forma afectava o plano de atitudes e resoluções que se devem tomar nos Corpos Gerentes”*. Tomando a palavra o, então, Major Carlos Costa Macedo⁸⁸ discordou abertamente daquela opinião dizendo que *“o AeCP deve, tudo ou quase tudo, da sua existência à benéfica e carinhosa acção dos aviadores militares”*.

É neste contexto estatutário e editorial que vamos encontrar um conjunto de aviadores militares e civis, que deram azo à cultura aeronáutica em Portugal nas suas dez décadas de vida. Do seu todo, vamos tentar perceber a influência e impulso (ainda que em surdina) do núcleo de aviadores militares, nas décadas de 1930 e 1940, para o nascimento da Força Aérea.

3.1. O núcleo de aviadores e a Revista do Ar

Analisando os diferentes números da *Revista do Ar* somos apresentados com uma variedade de artigos relacionados com a aeronáutica. De artigos de opinião passando pelas competições aeronáuticas europeias, de artigos técnicos (bombardeamento a picar, armamento, etc.) a notícias de recrutamento e da formação, de inovações tecnológicas da época a pequenas histórias rocambolescas de aviadores, de transcrições de artigos de revistas aeronáuticas internacionais de referência aos ecos de salões internacionais de aviação, das curiosidades aos recordes aeronáuticos batidos. Um pouco de tudo se encontra nesta publicação. O que as une é o propósito aeronáutico muito arreigado, tanto na década de 1930 e seguintes como na atualidade.

Os fazedores das notícias são pessoas empenhadas na “Causa do Ar”, são essencialmente pilotos aviadores, conhecedores do *métier* aeronáutico, especialistas ou

⁸⁸ Futuro Chefe do Estado-Maior da Força Aérea nos finais da década de 1950.

“loucos”, como escreveu Barão da Cunha, da conquista do Ar. Deste modo, demonstravam conhecimento de causa perante uma realidade que não era da envolvimento da maioria e que, por sua vez, se encontrava em constante mutação. A evolução tecnológica era contínua e a *Revista do Ar*, a partir de 1937, já à imagem das suas antecessoras no AeCP, continuou a apresentar um grupo de especialistas em matérias do âmbito aeronáutico e com capacidade de intervenção em termos civis e na independência estrutural da Força Aérea.

De toda a maneira é deveras importante conhecer o tecido social do Aero Club de Portugal, que vai suportar as grandes linhas de rumo da organização e do seu órgão editorial a *Revista do Ar*. Para o caso foram analisados os registos dos sócios do AeCP, desde o seu início, em 1909, até ao sócio nº 2228, admitido em 6 de outubro de 1952. A racional desta pesquisa tem diretamente a ver com o ano da emancipação da Força Aérea - ou Forças Aéreas, como foi convencionado denominar, a partir de 1 de julho de 1952, o terceiro ramo das Forças Armadas, cujo nascimento será escrutinado no próximo capítulo. Desta amostra conclui-se que, durante o período referido acima, não obstante ter sido formada por militares do Exército (e essencialmente da arma de Engenharia), predominam os sócios civis com uma percentagem a rondar os 80%. É natural numa organização civil e com os objetivos bem definidos nos seus Estatutos. Será de reconhecer uma heterogeneidade de profissões ou ocupações profissionais, assumidas pelos próprios em fichas de inscrição padronizadas do AeCP. Estas vão das profissões liberais (médicos, engenheiros, advogados, economistas e contabilistas) a lavradores ou de proprietários a capitalistas, passando por estudantes universitários (principalmente nas décadas de 1940 e 1950), pessoas ligadas ao meio aeronáutico civil (meteorologistas, controladores aéreos, funcionários do aeroporto de Lisboa), funcionários das alfândegas, empresas aeronáuticas e outras profissões de menor relevância quantitativa.

Como figuras públicas e referências da sociedade portuguesa da primeira metade do século XX, foram sócios do AeCP o Prof. Doutor Francisco Gentil (fundador do Instituto Português de Oncologia), o Eng.º Duarte Pacheco (Diretor do IST e Ministro de Salazar), o Eng.º Arthur Varela Cid (Professor do IST e construtor do hidroavião sem motor, num projeto de 1929) e António Sommer Champalimaud (industrial e banqueiro).

De mencionar a existência de sócios do sexo feminino, embora em pequeno número, facto relevante para a primeira metade do século XX, onde as mulheres se encontravam

mais afastadas da ribalta em termos de participação associativa. Qualquer das formas, significava um bom prenúncio para as décadas que se avizinhavam em termos aeronáuticos, com a assunção das enfermeiras paraquedistas (nas décadas de 1960 e 1970) e dos militares do sexo feminino, a partir da década de 1980, nos três ramos das Forças Armadas.

Voltando aos sócios militares consegue-se descobrir um número considerável de militares do Exército, pertencentes às diferentes armas (cavalaria, engenharia, artilharia e infantaria), mas principalmente homens da Aeronáutica – pilotos aviadores, observadores e mecânicos. Destes, ressaltam nomes grandes da Aeronáutica militar portuguesa como Cifka Duarte, António Sousa Maya, Dovalle Portugal, Alberto Lello Portela (pioneiros da Aviação em Portugal), Jorge de Castilho (notável geógrafo e navegador das viagens aéreas), Carlos Esteves Beja (aviador importante da década de 1940), Alfredo Delesque dos Santos Cintra (primeiro Chefe do Estado-Maior da Força Aérea (CEMFA) – 1952), Carlos Costa Macedo (CEMFA durante a década de 1950), Francisco Higinio Craveiro Lopes (futuro Presidente da República), Venâncio Deslandes (piloto aviador e governador de Angola em 1961), Carlos Galvão de Melo e José Krus Abecassis (oficiais gerais da Força Aérea) e Humberto Delgado. Relativamente aos sócios da Marinha, reconhecem-se Gago Coutinho, Sacadura Cabral e Afonso Júlio Cerqueira, entre outros.

Fazendo o cruzamento da lista de sócios do AeCP com a lista de Oficiais da Armada (pilotos aviadores e observadores)⁸⁹ é possível descortinar cerca de quinze oficiais da Armada que se tornaram sócios do AeCP. Surge aqui uma dúvida relativa à listagem do AeCP, dado que, na sequência ordinária de sócios, até ao ano de 1929, surgem alguns espaços em branco relativos a nomes de sócios. Este facto é atribuído, pelo AeCP, a uma renumeração que terá havido na década de 1920, que careceu de algum rigor. Não obstante esta situação, o AeCP encontra-se a desenvolver esforços para repor a situação original. Ora, ainda desta forma, constata-se que dos 104 oficiais pilotos aviadores e observadores da Aviação Naval da Armada, só cerca de vinte por cento se vinculou ao AeCP. Pode-se concluir ainda outro facto: a grande maioria associou-se na segunda metade da década de 1910 e na década de 1920, e só um valor muito residual o fez nas décadas de 1930 e 1940. Relativamente a outros oficiais da Armada, que não pilotos aviadores e observadores, foram identificados até 1952, oito sócios do AeCP. Entretanto, surge a curiosidade da admissão como sócio do AeCP,

⁸⁹ Publicada em Viriato Tadeu, *Quando a Marinha tinha Asas*, 1984.

em 9 de maio de 1921, do Centro de Aviação Marítima de Lisboa, na qualidade de sócio coletivo, à imagem de muitas outras organizações que ao longo dos tempos mereceram o mesmo tipo de admissão.

As duas figuras cimeiras da Aviação Naval em Portugal, Gago Coutinho e Sacadura Cabral, foram igualmente sócios do AeCP. Artur de Sacadura Freire Cabral foi admitido no 2º semestre de 1916 e relativamente a Carlos Viegas Gago Coutinho,⁹⁰ neste momento, não existe fonte documental da sua admissão, *“a sua ficha de sócio terá sido cobijada e desapareceu”*.⁹¹ Do que não resta dúvidas é que, por deliberação da Assembleia Geral do AeCP, de 17 de maio de 1922, estas duas figuras maiores da Aviação militar em Portugal foram considerados sócios honorários do Aero Club de Portugal.

Em missiva datada de 30 de abril de 1928⁹² dirigida ao Ministro da Marinha de então, a Direção do AeCP tenta cativar este titular para seu sócio. No texto considera que *“a aviação tem atualmente um desenvolvimento tão grande [...] que se torna necessário que Portugal olhe para tal assunto, com um interesse maior do que aquele que até hoje o País lhe tem dedicado. Nas principais capitais do mundo culto, o AERO CLUB é por assim dizer o club das suas élites científicas, patrióticas e desportivas”*. Conclui a carta da Direção do AeCP que *“convicta de que a Aviação Portuguesa só caminhará e poderá atingir o desenvolvimento que merece no dia em que as élites do seu País se interessem por ela e absolutamente certa de que o seu apelo encontrará éco e frutificará pela justiça da causa que levanta, lembrou-se de convidar para seus sócios aquelas pessoas que são indiscutivelmente valores que se impõem pela sua categoria intelectual, moral e social, no número dos quais se encontra V. Exa.”*.

Perante estes números, entende-se a anuência das décadas iniciais com a comunhão de ideais pela “Causa do Ar” entre oficiais do Exército e da Armada e mesmo pela formação comum e no mesmo local.

As razões para esta não admissão ao AeCP, nas décadas de 1930 e 1940, de oficiais ligados à Aviação Naval já não é tão fácil de compreender. Poderá passar por uma maior autonomização ao nível do recrutamento, formação e operacional entre as duas Aviações,

⁹⁰ Ao Almirante Gago Coutinho (Fev1869-Fev1959), pela Lei nº 1390, de 28 de novembro de 1922, foi-lhe concedido o diploma de Observador Aeronáutico, além do distintivo especial de piloto aviador e, posteriormente, em 6 de maio de 1926, foi nomeado Diretor Honorário da Aeronáutica Naval. Tadeu, *op. cit.*, p. 442.

⁹¹ Conforme informação do Aero Club de Portugal.

⁹² Arquivo Geral da Marinha

Aeronáutica Militar e Aviação Naval; pela consciência de grupo da Armada e adesão a organizações corporativas próprias da Armada; ou ainda pela verificação do poder assumido pelos oficiais da Aeronáutica Militar na direção do AeCP.

O que representa um facto histórico, o Aero Club de Portugal teve como seu presidente da Direção o Capitão de Fragata Affonso Júlio de Cerqueira, em 1921, militar constante da lista de Viriato Tadeu já citada. Inclusive, por deliberação da Assembleia Geral da Instituição, de 29 de março de 1923, Affonso Cerqueira foi considerado sócio honorário do AeCP. Contudo, terá sido um dos poucos casos em que um militar da Armada assumiu tal posição no AeCP.

A comprovar esta função, Affonso Cerqueira assina uma carta do AeCP, datada de 10 de outubro de 1921, para o Ministro da Marinha⁹³ (enviadas cópias análogas aos Ministros da Guerra e do Comércio), na qual expõe o abandono a que tem sido votada pelos poderes públicos e as dificuldades financeiras por que passa o seu Aero Club para cumprir o pagamento da quota relativa ao ano de 1921 e, assim, manter a sua filiação na Federação Aeronáutica Internacional, pois o contrário *“representaria uma vergonha para o nosso paiz”*. Por fim roga aos três ministros envolvidos *“o especialíssimo favor de [...] nos ser concedido um subsídio anual de 1.500\$00 (mil e quinhentos escudos)”*.

O trilho percorrido pelas organizações depende única e exclusivamente da forma como as pessoas as dirigem. A constituição dos órgãos sociais são, por si só, fatores de definição e delimitação dos caminhos a percorrer. No caso vertente do AeCP, no período relevante de 1938 a 1952, no qual se revelaram as maiores pressões para a criação da Força Aérea, pode-se analisar a constituição dos seus órgãos sociais e retirar algumas conclusões.

No ano de 1938, a Direção do AeCP era constituída por Alfredo Cintra, Humberto Pais e Mira Delgado (todos da Aeronáutica Militar) e por Carlos Bleck (civil aviador) e D. José de Saldanha. Por sua vez, a Mesa da Assembleia Geral era constituída por um médico, Dr. José da Costa Félix, e pelo Tenente Edgar Cardoso, militar da Aeronáutica Militar e editor da *Revista do Ar* (Acta nº 20 do AeCP).

Em 28 de março de 1941, reuniu-se a Assembleia Geral do AeCP com o fim de ser apresentado o Relatório e Contas do ano de 1940 e serem eleitos os novos Corpos Gerentes para o período 1941/1943. Na Acta nº 22 dessa reunião, sabe-se que foram eleitos para a

⁹³ Idem.

nova Direção o Coronel Alfredo Cintra, o Tenente Coronel Carlos Beja, D. José de Saldanha, o Tenente Luís César Tedeschi Bettencourt e o Capitão Quintino da Costa. Todos os militares pertenciam à Aeronáutica Militar.

Em 27 de março de 1944 (Acta nº 24 do AeCP), realizou-se nova Assembleia Geral onde foram eleitos para a Direção o Tenente Coronel Carlos Marques Magalhães, Tedeschi Bettencourt, D. José de Saldanha, Quintino da Costa e Carlos Bleck. A Mesa da Assembleia Geral era constituída por Alfredo Cintra, Eurípedes Silva (Aeronáutica Militar) e Mário Rosa (jornalista).

Três anos depois, em 28 de março de 1947, a nova Direção eleita para o período de 1947 a 1949 era constituída pelo Tenente Coronel Costa Macedo, Tedeschi Bettencourt, D. José de Saldanha e Mário Rosa, enquanto a Mesa da Assembleia Geral continuava a ser presidida por Alfredo Cintra (Acta nº 27 do AeCP).

Volvidos mais três anos (Acta nº 30 do AeCP), para o período 1950/1953, Alfredo Cintra continuava a presidir à Assembleia Geral e Costa Macedo à Direção, no que era secundado por D. José de Saldanha, o Capitão Ivo Cerqueira e Joaquim Carvalho Silva.

Ora, a conclusão principal que se retira da análise da constituição dos Corpos Gerentes do AeCP, neste período crítico da pré-criação da Força Aérea, é tão simples como isto: em primeiro lugar, os militares da Aeronáutica Militar sempre presidiram aos destinos do AeCP em toda a linha, com o apoio de alguns civis; em segundo lugar, nenhum militar da Aviação Naval estava ou teve acesso às áreas de decisão do AeCP, por meramente serem uma força residual e sem expressão no conjunto dos sócios; em terceiro lugar, a política da Instituição AeCP só teve um único caminho, como grupo de pressão, de uma forma calma e paulatina, a inevitável criação da Força Aérea como terceiro ramo das Forças Armadas, na qual muito influenciou a atividade editorial da Revista do Ar.

Do conjunto de sócios considerados figuras públicas conhecidas a que se juntam todos os restantes sócios verdadeiramente empenhados na “Causa do Ar” terá nascido, lentamente, uma ideia sustentada sobre uma Força Aérea no futuro. Teremos de concordar que esta ideia não floresceu de um dia para o outro, necessitou de maturação, observação das realidades militares e tecnológicas da aviação mundial e da sua influência no período durante e pós a Segunda Guerra. Outra condicionante a ter em causa relaciona-se com a conjuntura política: o país não tinha abertura suficiente para se manifestarem ideias

peregrinas sobre setores importantes do Estado, como são as Forças Armadas. Daí que todo o processo conducente a uma mudança tão radical de criação de um novo ramo militar fosse, naturalmente, compassado e por etapas. Por outro lado, encontramos os exemplos vindos do estrangeiro, nada se estava a propor de novo. A Força Aérea Americana tinha sido criada em setembro de 1947, a Força Aérea Espanhola tinha nascido em outubro de 1939, e a Royal Air Force inglesa já vinha a efetuar missões como ramo independente desde 1 de abril de 1918.

Ora o AeCP, como grupo de pressão, ainda que em surdina, a partir de finais da década de 1930 e até aos inícios da década de 1950, tinha uma ferramenta muito importante que se chamava *Revista do Ar*, local onde foram expostas muitas ideias novas e caminhos alternativos na condução da Aeronáutica em Portugal. Contudo, não podemos deixar de relevar igualmente o papel da comunicação social generalista da época (Diário de Notícias, Primeiro de Janeiro, Diário de Lisboa, O Século, entre outros), que nas suas páginas trouxe para a ribalta, principalmente nos primórdios da década de 1950, o assunto da criação da Força Aérea.

Foram vários os “Homens” da “Causa do Ar”, a maioria militares, mas também se encontram civis empenhados na divulgação e desenvolvimento da Aeronáutica em Portugal. O seu exemplo foi manifestamente relevante para o nascimento da Força Aérea como ramo independente das Forças Armadas. A maioria reuniu-se no AeCP e deram prova das suas ideias na *Revista do Ar*.

O primeiro número da *Revista do Ar* surge no decorrer da Guerra Civil de Espanha e na antecâmara da Segunda Guerra Mundial. Pode-se dizer que é uma revista especializada e com muito conteúdo aeronáutico. O Alferes aviador Francisco Barão da Cunha, seu diretor e sócio nº 1178, escreve um estudo sobre “O problema aeronáutico português e a defesa nacional” onde expõe, com muita clareza, aos olhos da época, o papel da Aeronáutica na defesa nacional e em que moldes deve esta aeronáutica ser organizada – que desenvolve por vários números da *Revista do Ar*. Nomeadamente diz que “*só uma Aviação forte, disciplinada e actuando em massa, sob uma direcção única, poderá impedir ou anular com pleno êxito a acção destruidora das forças aéreas inimigas*”. [...] *O Exército do Ar terá que ser considerado como o elemento basilar da nossa defesa e não, como até aqui, um mero auxiliar dos exércitos de Terra e Mar*”.

Por seu lado, o Major de Aeronáutica Amado da Cunha (sócio do AeCP nº 619) no seu artigo “Reflexões oportunas” diz *“sem receio de exagero, que o problema Aeronáutico em Portugal está por resolver”*.

No nº 10 da Revista do Ar, do mês de julho de 1938, é publicado o “Decálogo da Aeronáutica Portuguesa”, lista de missões que Portugal, num prazo de cinco anos, como 3ª potência colonial que era, à época, deveria implementar:

“1ª - Criar um espírito aeronáutico;

2ª - Dispôr de 500 aviões de guerra de 1ª linha, espalhados por todo o Império, e de 1000 pilotos adestrados e competentes;

3ª - Preparar o apetrechamento industrial aeronáutico do país, de maneira a garantir o renovamento do material em caso de guerra;

4ª – Estabelecer a sua rede interna de ligações aéreas, com prolongamento para os Açores e Madeira, construindo os aeródromos necessários;

5ª – Ligar-se externamente às grandes capitais europeias e à América do Norte, construindo o aeroporto de Lisboa;

6ª – Criar a Linha Imperial de ligação aérea com as Colónias, explorada e mantida com pessoal e material portugueses;

7ª – Ligar-se ao Brasil por uma linha aérea explorada por uma grande companhia luso-brasileira;

8ª – Aproveitar e equipar todas as suas Bases do Atlântico, dotando-as de todos os requisitos modernos;

9ª – Defender todos os seus pontos vitais contra o perigo aéreo;

10ª – Criar o Sub-Secretariado de Aeronáutica que, dentro do Ministério da Defesa Nacional, que superintenderá sobre todas as Forças Aéreas e Antiaéreas portuguesas.”

De facto, estão elencadas todo um conjunto de ideias arrojadas para o ano de 1938. A perspectiva da sua realização em cinco anos, atendendo à situação económica portuguesa em todo o século XX, era irrealizável. Muitos mais anos foram precisos para que a maioria das ideias se tornasse realidade. Todavia, não deixa de ser curioso constatar a teorização, o entendimento e o vanguardismo de um problema nuclear para o país, a criação de um serviço aéreo nacional, de aplicação militar e civil.

Na edição nº 63, de dezembro de 1942, da *Revista do Ar*, surge uma entrevista ao Prof. Doutor Marcelo Caetano, o então Comissário Nacional da “Mocidade Portuguesa”,⁹⁴ que no introito à entrevista refere a insistência em se falar de Aviação, *“todos falam de Aviação. [...] Na realidade, a Aviação tornou-se um elemento vital para os países. A Aviação ataca; a Aviação defende, abastece e acelera as comunicações. Contra a Aviação só a Aviação é verdadeiramente eficaz. A Aviação emancipou-se com a atual Guerra. [...] Sossobraram os países sem Aviação em quantidade e qualidade convenientes; restaram na luta aqueles que, no grau necessário, já possuíam ou conseguiram organizar a tempo essa Arma. A Aviação não vai expirar com esta guerra; continuará a servir o Homem na paz. E todos os países civilizados que não se preveniram para o Ar preparar-se-ão logo que possam, tirando proveito da lição. Mas, para isso, os mais atrasados terão de fazer primeiramente a educação aeronáutica das suas juventudes, que alguns outros iniciaram há anos já”*. Marcelo Caetano advoga a importância da difusão da prática da aviominiatura, a organização de uma escola de voo à vela e a organização de centros de aviação com motor, destinados à preparação e treino de pilotos de turismo. Por fim, queixa-se da falta de uma política aeronáutica definida e da pouca colaboração de outras entidades para fazer a integral educação aeronáutica da juventude.

Já no número 74, de junho de 1944, o então Capitão Ponte Rodrigues (sócio do AeCP nº 1154), homem da Aeronáutica, elabora um longo artigo sobre o Poder Aéreo e a sua influência nas guerras modernas. Começa por considerar que durante o *“intervalo de tempo que decorreu entre a última grande guerra e a actual, a Arma Aérea desenvolveu-se e adquiriu tão grande importância que levou algumas nações a verem nela a sua grande arma do futuro”*. De uma forma exultante, considera *“sem dúvida que, o maior acontecimento militar, desde que se inventaram as armas de fogo, foi o aparecimento da arma aérea. Não se trata dum aperfeiçoamento nas armas, nem duma modificação no dispositivo de combate, era um novo elemento que surgia para fazer a guerra, utilizando um meio completamente diferente – O Espaço Aéreo”*. Fazendo uso de conceitos estratégicos inovadores à época escreve que a *“técnica Aeronáutica, cada vez mais aperfeiçoada,*

⁹⁴ Era uma organização juvenil do Estado Novo, criada pelo Decreto-Lei n.º 26 611, de 19 de maio de 1936, que tinha como objetivo para toda a juventude – escolar ou não – estimular o desenvolvimento integral da capacidade física, a formação do carácter e a devoção à Pátria, no sentimento da ordem, no gosto da disciplina, no culto dos deveres morais, cívicos e militares.

permitirá, num futuro próximo, a qualquer nação, lançar todo o seu potencial de guerra contra qualquer ponto da superfície da terra, sem que para isso tenha necessidade de bases intermediárias. O raio de acção que hoje inibe os bombardeiros de executarem os ataques estratégicos a distâncias longínquas, dentro de pouco tempo, deixará de ser obstáculo a considerar, pois rapidamente caminham para o emprego de aviões que tudo isso permitem. Não estamos no campo da utopia, o progresso da técnica aeronáutica a esta conclusão nos conduz". Expressando uma enorme confiança nesta “nova Arma” considerou que “*o aparecimento e progresso, sempre crescente [da Aeronáutica], não veio aniquilar as já existentes. Os exércitos de terra e mar continuam a existir, a sua função nas guerras actuais é essencial, mas eles encontram no avião, não só o seu mais sério adversário como, pelo contrário, o mais íntimo e eficaz cooperador, protegendo-os e apoiando-os nas suas acções imediatas e em acções puramente independentes que directamente muito lhe interessam*”. De facto, estas ideias, que desenvolve com exemplos no artigo, materializaram-se alguns anos depois.

O Tenente de Aeronáutica João de Deus Mendes Quintela (sócio do AeCP nº 1847) escreveu um artigo intitulado “Os Problemas da Aeronáutica” (*Revista do Ar*, número 91, de janeiro/fevereiro de 1946), onde não podia ser mais direto na defesa de uma Força Aérea independente em Portugal. Nele considerou que, de todos os progressos da técnica, aquele que provocou mais alterações revolucionárias em toda a condução da guerra foi a aviação. Continua dizendo que, no período da Segunda Guerra, “*o extraordinário desenvolvimento verificado [pela Aviação] elevou-a à categoria de Força Armada com igual importância das Forças Terrestres e das Forças Navais, impondo-se à consideração, em primeiro plano, na orgânica das Forças Militares de qualquer País*”. Desenvolveu a sua ideia referindo que o problema da defesa de Portugal contra uma agressão externa deverá ser necessário criar uma força com capacidade de repelir, mas, igualmente, evitar que ela se torne real. Para este fim, “*todas as nações cuidadosas*” chegaram à mesma conclusão no que respeita às Forças Aéreas: “*situar o novo meio de combate no mesmo plano de importância que as outras instituições tradicionais; organizar a sua aviação militar com independência completa das demais forças, colocando-a sob um comando único, responsável pela preparação, organização e instrução de todas as forças do ar, para que estas estejam em condições de cumprir os seus fins peculiares*”. Destes factos, conclui que “*a defesa do nosso Império tem*

que basear-se, por igual, nas forças de Ar, Mar e Terra". Antes de enunciar as características que devem possuir os aviadores, em termos físicos e psicológicos, com relevo para o desempenho da medicina aeronáutica, diz que é de todo necessário lançar as bases de uma organização aeronáutica para concentrar numa só entidade, *"tudo o que anda espalhado por vários, e só ao Ar pertence"* (citando o Tenente-Coronel Humberto Delgado no seu livro "A Aviação no Combate").

Outro artigo bem demonstrativo da pressão que estava a ser exercida pelos homens da "Causa do Ar" prende-se com o texto publicado na Revista do Ar, número 107, de agosto de 1947, onde se transcreve a parte final de uma intervenção, na Assembleia Nacional, do deputado Brigadeiro de Aeronáutica Francisco Craveiro Lopes (sócio do AeCP nº 507) visando a aglutinação/criação de uma estrutura aeronáutica única. O articulista da *Revista do Ar* frisa claramente que as palavras de Craveiro Lopes são a expressão fiel das aspirações e o eco da doutrina que, desde Barão da Cunha, têm norteado a posição da *Revista do Ar*, isto é, a criação de uma Força Aérea em Portugal.

O Brigadeiro Craveiro Lopes, dirigindo-se ao presidente da Assembleia Nacional, refere que *"a época que atravessamos obriga a concentrar em um só departamento todos os elementos que trabalham no ar, a fim de que se possa tirar deles o maior rendimento e justificar o sacrifício financeiro que o país terá de fazer caso deseje acompanhar os progressos extraordinariamente rápidos da aviação. Assim faz a maior parte das nações que têm responsabilidade no Mundo semelhantes às nossas"*. Comparando com os assuntos relativos ao mar, onde estão reunidos num único departamento os de índole militar e comercial, e onde se criou uma forma de estar própria, prosseguiu dizendo que *"na aviação sucede o mesmo. Pela especialidade dos serviços, todos aqueles que durante muitos anos lhe deram o seu esforço e a sua inteligência criaram um espírito diferente, uma mentalidade nova, de onde surgiu o tipo do homem do ar, que muitas vezes, pela sua própria natureza, é incompreendido"*. Continuou a sua explanação dizendo que *"é preciso na aviação, mais do que em qualquer outro serviço, coordenar, visto que o aproveitamento dos meios aéreos é muito semelhante quer no que diz respeito à aviação militar, quer no que diz respeito à aviação civil. O seu pessoal, a sua preparação, os técnicos que servem na aviação, o próprio material, têm de ser criados com o pensamento sempre presente na sua possível utilização na defesa nacional. Foi, portanto, com mágoa, que os velhos homens do ar não viram*

realizadas as ideias aqui apresentadas como simples apontamento e que representariam um bom passo em frente para o progresso da aeronáutica nacional. Julgavam eles, Sr. Presidente, que lhes seria dado ainda assistir à criação de um grande departamento de defesa nacional onde poderiam viver irmanadas no mesmo desejo, na mesma aspiração, no mesmo sentir, o exército, a marinha e a aviação” – claramente a pedir a paridade e a criação do terceiro Ramo das Forças Armadas.

Termina o articulista da *Revista do Ar* anuindo com a posição apresentada pelo orador e congratulando-se pelo facto de no seio da Assembleia Nacional existirem individualidades que conhecem a Aviação e sabem apreciar as suas necessidades vitais. Como remate ao artigo e imbuído do espírito transcrito por Craveiro Lopes, é citada uma frase de Barão da Cunha: *“Demonstrar e defender o direito que assiste à Aeronáutica Portuguesa de enfileirar ao lado do Exército e da Marinha, no desempenho da elevada missão de defender a Pátria”*.

Calcorreando ainda o ano de 1947, chegamos ao nº 110 da *Revista do Ar*, relativa ao mês de novembro. Encontramos dois artigos que repisam a necessidade de uma Força Aérea ao serviço de Portugal.

O primeiro artigo é o editorial da *Revista do Ar* no qual se dá relevo à aprovação do “National Security Act of 1947”⁹⁵, que cria a Força Aérea dos Estados Unidos da América. Acrescenta o editorialista que *“calculam-se serem necessários dois anos de transição para realizar a separação completa dos dois exércitos de terra e do ar, e dotar este último duma articulação diferente, bem como criar hierarquias e uniformes próprios, uma Academia Militar do Ar e, finalmente, um Corpo Feminino do Ar. [...] vai-se reconhecendo em todo o mundo a necessidade de um organismo coordenador dos meios aéreos”*. Revertendo o caso americano para Portugal escreve-se que *“no nosso país o assunto já foi ventilado na Assembleia Nacional, com palavras convincentes, pelo Brigadeiro de Aeronáutica Craveiro Lopes e em termos que mereceu a aprovação de quantos o escutaram. É necessário, porem, que das palavras se passem aos actos, sem o que demonstraremos um lamentável atrazo aeronáutico”*. O artigo é terminado do seguinte modo: *“Portugal, pela situação da sua Metrópole e das suas bases aéreas atlânticas, tem interesse internacional deveras valioso,*

⁹⁵ A Lei de Segurança Nacional, de 1947, foi uma grande reestruturação das agências militares e de inteligência do governo dos Estados Unidos após a Segunda Guerra. Esta Lei, entre outras ações, fundiu o Departamento de Guerra (renomeado como Departamento do Exército) e criou o Departamento da Força Aérea.

para ser menosprezado no capítulo da Aviação. [...] O Ministério do Ar, impõe-se, porque o momento presente, a hora actual, é de progresso”.

O segundo artigo, assinado pelo então Capitão da Aeronáutica Manuel Pinto Machado de Barros (sócio do AeCP nº 1097) versa “A Defesa do Império Colonial Português”. Começa por fazer uma pequena análise da situação internacional da época, em termos militares, estratégicos e de procura e defesa das fontes de energia, nomeadamente o petróleo. Perante esse contexto, cita Napoleão quando refere que o importante segredo da guerra é o de cada nação se assenhorear das comunicações, e apresenta a posição de Portugal e do seu Império, quanto ao controlo das comunicações marítimas e aéreas.

As rotas marítimas e as rotas aéreas, as suas vantagens e debilidades são lembradas. Em relação às rotas aéreas refere que *“a segurança nacional aconselha que dispunhamos de uma rota militar com pontos de apoio em território do nosso Império (Portugal-Cabo Verde ou Guiné-S. Tomé e Príncipe-Angola-Moçambique e por extensão da soberania nacional e necessidades futuras, Índia Portuguesa e Timor)”*. Atribui à Aviação Civil um importante papel na defesa imperial, quer como meio de intercomunicação, quer como meio de transporte. Aborda seguidamente as capacidades da força aérea nacional em termos de mobilidade, flexibilidade estratégica, capacidade de transporte e projeção de forças. Conclui dizendo que *“A força aérea é pelo seu poder ofensivo e pela sua flexibilidade de emprego e comparativa economia, a arma que melhor pode satisfazer as necessidades nacionais. Provocar a criação do MINISTÉRIO DO AR é um acto de importância transcendente para a vida e defesa do Império. Esperamos que esse facto, deixe um dia de ser uma esperança que ainda se vislumbra para ser uma realidade para Bem da Nação e da Aviação”*.

No ano de 1948, o Capitão da Aeronáutica Machado de Barros (sócio do AeCP nº 1097) faz publicar novo artigo no nº 113, edição de fevereiro, da *Revista do Ar* subordinado ao tema “O Poder Aéreo”. Mais uma vez, nota-se a clara intenção de relevar o seu interesse na constituição de uma Força Aérea independente em Portugal. Nesse artigo começa por definir e destrinçar completamente os conceitos de Poder Aéreo, Poder Terrestre e Poder Marítimo. Avança para o que entende ser o Poder Aéreo na ofensiva estratégica e tática, referindo que para além do emprego independente do Poder Aéreo, este também pode ser colocado em proveito da Marinha e do Exército em que a missão principal é o bombardeamento. Continua com os conceitos de Poder aéreo na defensiva estratégica e

ofensiva tática, em que a aviação de caça é a força principal e a sua arma é o combate aéreo. O conceito de operações combinadas, referidas pelo Capitão Machado de Barros, envolve as forças do poder aéreo, terrestre e marítimo, sendo estas interdependentes. Nos tempos atuais este conceito já está desatualizado. Contudo, permanece válida a ideia de Machado de Barros que a luta pelo domínio do ar é o primeiro requisito para o sucesso das operações de superfície.

O cerne do artigo começa a ser escalpelizado quando o Capitão Machado de Barros escreve que *“cada Nação deve ter a sua Aviação de acordo com a política aérea que os supremos interesses nacionais impõem e com as suas necessidades particulares, tendo em atenção os seus recursos em potencial humano e material”*. Prossegue a sua ideia dizendo que a eficiência da Aviação *“exige organização adequada, tendo presentes os seus requisitos especiais e considerando a força aérea co-igual com o poder terrestre e marítimo. A última guerra provou que, apesar da interdependência das três forças, aérea, terrestre e marítima, só a força aérea em acções estratégicas independentes das forças de superfície pode assaltar o território inimigo e destruir a sua indústria e o exército oponente*. Como exemplo citou o caso do Japão onde o domínio alcançado pela Força Aérea tornou desnecessária a projetada invasão terrestre.

Continuou a exposição dizendo que *“a Inglaterra, com a sua Força Aérea emancipada, pôde desenvolvê-la e elevá-la a um grau tal de eficiência que nunca poderia ser atingido, criando uma doutrina de emprego que provou ser correcta, se não estivesse livre das amarras das organizações administrativa e técnicas das outras forças”*. Voltando-se para o caso americano, refere que *“o Major Seversky⁹⁶ mostrou no seu livro “Victory Through Air Power”, verdadeira bíblia do homem do Ar, as vantagens da criação do Departamento do Ar, com um Secretário à frente, para que, uma Aviação militar dividida e caótica sofresse a evolução conveniente, se adaptasse às condições da guerra e constituísse um verdadeiro poder aéreo, em lugar de soldados e marinheiros que voavam”*.

Como modelo, apresentou a estrutura da mais antiga organização da Força Aérea, a orgânica da Royal Air Force britânica. Assim, *“na organização inglesa a Defesa é encarada como um problema comum às três Forças Armadas. O Ministério da Defesa é responsável perante o Primeiro Ministro pela coordenação do plano estratégico das Forças e pela*

⁹⁶ Alexander Nikolaievich Prokofiev de Seversky (1894 – 1974), americano de origem russa, foi um pioneiro da aviação, inventor e teórico do Poder Aéreo estratégico.

conveniente distribuição do Potencial Humano, Financeiro e Fornecimentos. [...] O Secretário de Estado do Ar, membro do gabinete (civil), é a cabeça executiva e o responsável perante o Rei e o Parlamento pela Aviação. O Conselho do Ar, que dirige a Aviação, é presidido pelo Secretário do Ar e composto pelo chefe do Estado Maior do Ar, sub-chefe do E. M. do Ar, director de Pessoal, director dos Fornecimentos e Organização, director de Treino, [...] Sob as ordens directas do Ministério do Ar trabalham os vários comandos que no Reino Unido são organizados segundo a base funcional e o ultramar, tendo em atenção as características geográficas”.

Num último bloco, o Capitão Machado de Barros faz um conjunto de considerações sobre como devia ser uma Força Aérea: composta de “*Aviões, Pessoal e Bases*”. De acordo com o papel a desempenhar, os primeiros seriam de caça, bombardeamento, transporte, treino, ligação e observação, especificando cada tipo de aeronave com as missões que lhe competiam. Quanto ao Pessoal, dividia-se em Pessoal do Ar e Pessoal de Terra. Os primeiros teriam cinco categorias: “*pilotos, navegadores, bombardeiros, operadores rádio-metralhadoras e engenheiros aéreos*”. As Bases, elementos fixos da Força Aérea, são escolhidas em pontos estratégicos convenientes sob o ponto de vista da defesa e ataque.

Continuando no ano de 1948, respigamos uma parte de um artigo assinado por Edgar Cardoso (sócio do AeCP nº 1094) na *Revista do Ar* nº 114, do mês de março, com o título “Melhorando a Nossa Aviação”. Como factos salientes da atividade aeronáutica da altura perfilam-se as inaugurações da Torre de Comando da Base Aérea nº 3 (BA3) em Tancos e da Linha Aérea Lisboa-Sevilha. A propósito deste ímpeto criador, Edgar Cardoso ressalta o que se tem feito em termos aeronáuticos em Portugal e aproveita para, mais uma vez, lembrar que a *Revista do Ar* tem sido “*um dos paladinos da independência das nossas Forças Aéreas – não por mera ideologia, mas por certeza de tal facto melhor servir os interesses da Nação*”. Um as linhas à frente, perante a questão colocada se melhorará a Aviação se for autónoma, responde Edgar Cardoso que “*hoje em dia, as Aviações, ou melhor, as Forças Aéreas, não se limitam a ser um conjunto de esquadrilhas de várias modalidades. Nem na sua forma de emprego, nem na sua manutenção. Uma força aérea, digna de tal nome, não pode desprezar o voo sem motor, as tropas aéreo transportadas, o paraquedismo, as unidades de preparação de campos, a medicina aeronáutica, etc., etc., Enfim, tudo o que não possuímos e vemos, por exemplo, na vizinha Espanha. [...] Finalmente, a crescente e múltipla especialização da*

técnica aeronáutica aliada ao conjunto de meios necessários à sua acção, justificam amplamente a criação de uma força autónoma e com vida própria”.

Ainda no mesmo nº 114 da *Revista do Ar* o Capitão de Aeronáutica Armando de Sacadura Falcão (sócio do AeCP nº 1098) escreve um artigo relativo à “*Centralização do comando e Direcção da Aeronáutica Nacional*”. Começa por enumerar as dependências das principais atividades aeronáuticas da época dos diferentes Ministérios: da Guerra, da Marinha, das Comunicações, das Colónias e da Educação Nacional, para além do dos Negócios Estrangeiros e da Presidência do Conselho. Destas sete dependências ainda resultam dez subordinações que enumera detalhadamente. Daqui resultam dispersão de meios, duplicação de funções e uma série de inconvenientes. Pormenorizando cada ponto da sua explanação, os inconvenientes dizem respeito à diversidade de legislação, à falta de um órgão centralizador das atividades aéreas coloniais, à duplicação ou ausência de serviços técnicos especializados nas diferentes modalidades de Aeronáutica, dificuldades para o treino de longo curso e para o conhecimento das rotas aéreas do Império, diversidade de material, dupla função dos oficiais de Aeronáutica Militar e Naval de oficiais do Exército de Terra e das Unidades de Superfície, dificuldade de preparação e manutenção de quadros de especialistas milicianos e, finalmente, a dificuldade de adaptação dos meios e serviços civis de Aeronáutica a uma situação de guerra.

Conclui o seu trabalho propondo duas medidas para um melhor ajustamento das atividades aéreas portuguesas: “*1º - A aeronáutica militar de terra e mar passasse a ser uma única força armada, independente do Exército e da Marinha (Força Aérea Nacional). 2º - As actividades aeronáuticas militares e civis fossem superiormente dirigidas por um só departamento do Estado (Ministério ou Subsecretariado do Ar)*”. Por fim expressa um desejo: “*Temos, contudo, esperanças que, num futuro mais ou menos próximo, assim acontecerá. A união faz a força, e, só unida pelos elos fortes de uma orgânica comum, a Aeronáutica portuguesa poderá ocupar o lugar a que tem jus no conceito internacional e ser inteiramente produtiva e forte*”.

Relativamente ao ano de 1950, está publicado na *Revista do Ar*, nº 135, do mês de janeiro, um outro artigo do diretor Edgar Cardoso em que faz um balanço, um pouco amargo, do ano de 1949 no respeitante à Aviação Militar e à Aeronáutica Civil. Temas como a obsolescência dos aviões militares, em função da extraordinária e rápida explosão

tecnológica da aeronáutica, e a substituição dos aviões de treino elementar, no âmbito militar; em termos comerciais, o desaparecimento da Companhia de Transportes Aéreos, a criação da linha Lisboa-Londres através da TAP, a sedimentação da Linha Imperial para as colónias, a necessidade de aviões mais potentes para a “Linha da Saudade” para o Brasil, as dificuldades dos Aero Clubes em Portugal. Não deixa, contudo, em branco a criação da Força Aérea. Partindo do anunciado aparecimento legal do Subsecretariado do Ar, Edgar Cardoso considera que, em termos de organização, será crucial e incontestável para a Aviação Militar que *“passará a ter atributos de uma Força Aérea – que a última guerra consagrou – em identidade de valor com as suas congéneres de Terra e Mar [para além de que] foi a Força Aérea que mais contribuiu para salvar a Inglaterra dos perigos de uma invasão, neste último conflito”*. Acrescenta que *“há quem diga, pelas razões que expomos, que fazemos política. De facto, é verdade. Fazemos a política do bom-senso e a que é seguida em todo o Mundo civilizado”*.

Termina este ponto com uma comparação dizendo que *“não pretendemos exaltar uma em detrimento do valor indiscutível das outras forças. Apologeticamente, é um mero caso de família. Trata-se de três irmãs: duas adultas e em idade casadoira e uma outra acabada de nascer. Esta última foi crescendo; os anos foram passando e atingiu a maioridade por sua vez. Actualmente todas têm a mesma altura e o mesmo direito de viver”*.

Ainda na mesma edição, um artigo do Capitão de Aeronáutica Jacinto Medina (sócio do AeCP nº 1153) que tece umas considerações sobre *“A Aviação nas operações aero-navais”*. Começa por falar na importância sempre crescente das forças aéreas na resolução de conflitos armados e da sua extraordinária desenvoltura tecnológica tem resultado numa transformação radical da arte da guerra. Por outro lado, nota que esta importância da Aviação ainda não reflete a unanimidade de opiniões sobre o seu modo de emprego e a sua real valia em relação aos outros ramos das Forças Armadas, Exército e Marinha. Diz existir ainda muito controvérsia entre os entusiastas do Poder Naval e os adeptos do Poder Aéreo. Uma coisa pode constatar: *“Em missões de combate, fazendo uso do seu múltiplo e variado armamento, ataca a aviação inimiga e conquista a superioridade aérea, à bomba e torpedo, ataca as forças navais adversas, defende as forças amigas do ataque da aviação adversária e constitui o mais precioso elemento no ataque aos meios insidiosos de luta, submarinos e de superfície, desenvolvendo assim uma atividade tão vasta e variada que torna o seu emprego*

imprescindível no moderno combate naval". Seguidamente refere que, decorrente da sua evolução tecnológica, muitas das potências militares de primeira ordem (Inglaterra, França, Itália e Alemanha) constituíram uma Força Aérea independente, sob um Ministério próprio. Terminada a Segunda guerra, os Estados Unidos enfileiraram *"ao lado das potências que de há muito deram à Força Aérea o lugar a que tem juz entre as forças armadas, e constituem o "Air Force" independente do Exército e sob a direção de um Ministério próprio*". Após abordar as dependências da Aviação em diversos países, frisa que *"entre nós, a aviação carece de um comando único e está dividida entre a aviação do Exército e a da Marinha, Aviação Naval"*.

Ainda neste mesmo ano, no nº 138, de abril de 1950, no editorial⁹⁷ da *Revista do Ar* com o título "Comentários do mês...", são tecidos um conjunto de comentários sobre a existência de um Subsecretariado da Aeronáutica e da sua importância no contexto do país, mas essencialmente para chegarem, de uma forma indireta, à necessidade da criação da Força Aérea. Segundo o articulista o Subsecretariado da Aeronáutica justifica-se pelo *"Valor da aviação como força aérea ao serviço da soberania nacional e como meio de transporte ao serviço das ligações com os outros povos; fórmula mais adequada para uma reorganização aeronáutica, cujos serviços estão hoje assaz disseminados por vários ministérios e, finalmente, - a força das suas tradições históricas, pelo importante contributo dos Portugueses em prol do desenvolvimento da Navegação Aérea. [...] Para quê mais exemplos se ninguém de boa fé pode contestar a verdade axiomática: A Aviação Militar hoje em dia não é uma simples arma, mas uma força poderosa e indispensável à defesa da soberania nacional, que o mesmo é dizer, do direito de existirmos como nação independente e unida às suas províncias ultramarinas"*. Prossegue o editorialista referindo-se aos diversos componentes do Poder Aéreo, *"além de centenas de aviões de guerra, Portugal tem a sua Aviação Comercial, bastante desenvolvida, com ligações para o seu império ultramarino e para as várias capitais europeias. A aeronáutica nacional possui além disso, várias infraestruturas de inegável valor e o seu serviço radio-elétrico e goniométrico⁹⁸ que se vão aperfeiçoando dia a dia. [...] Há no nosso país, além disso, uma série de Aero clubes e Escolas de Aviação, que demonstram que a Aviação de Turismo não é uma palavra vã. Em resumo,*

⁹⁷ Artigo que apresenta a opinião de um grupo sobre determinada questão; por causa disso, normalmente não era assinado. Supõe-se da autoria de Edgar Cardoso (Diretor) ou Armando Correia Mera (editor).

⁹⁸ Determinação da direção e da posição de um posto radio elétrico emissor.

forma já hoje um todo que necessita expressão e essa só lhe pode ser dada com a concretização do que aspiramos". Apelando a valores históricos da Aviação em Portugal, o artigo é terminado desta forma: "Quanto ao valor da sua tradição, todos os portugueses conhecem de cor os nomes ilustres que ajudaram a desbravar os ares desconhecidos, nos tempos da Aviação Heroica. Ao lado de Gago Coutinho e Sacadura, que pertencem à Marinha, não ficam mal os nomes de Castilho, Beires, Gouveia, Brito Pais, Humberto Cruz e tantos outros. Temos tradição, temos valor presente, por isso aguardamos confiantes o futuro!"

Para além dos artigos publicados na *Revista do Ar*, a intervenção dos sócios do AeCP alargou-se a alguns jornais da época considerados de referência.

O *Diário de Notícias*, em dias sucessivos, traz à estampa artigos sobre o assunto da "Reorganização da Aviação Portuguesa". O primeiro foi publicado em 7 de março de 1952, da autoria do Major Aero Fernando Resende (sócio do AeCP nº 1158) e tem como subtítulo "Atribuições Gerais do Poder Aéreo". Segundo o autor do artigo, a razão para o ter feito relaciona-se com o facto de "*dar alguns esclarecimentos objectivos à opinião pública sobre o problema [em título] já que esta pobre Aviação portuguesa nem sequer tem a honra de poder contar com um homem das fileiras na Assembleia Nacional*". Daqui podemos inferir que a falta de defensores para a "Causa do Ar" em termos institucionais, suportava moralmente o AeCP, e os seus sócios, para esta luta pela criação da Força Aérea.

Contudo, o artigo começa por dizer que "*a situação actual, de dependência da Aeronáutica dos outros dois ramos das forças armadas, é na verdade anacrónica e incoerente com a importância que hoje tem o poder aéreo. As propostas de lei dispõem que [...] se centralizem a Aeronáutica militar e a Aviação Naval. É o advento da independência, a carta de alforria que deve ser grata ao coração de todo o pessoal do ar*". Continua a discorrer sobre os compromissos de Portugal no Pacto do Atlântico que levam ao aumento das nossas forças aéreas e que o governo reconheceu a impossibilidade de "*cumprir tais obrigações enquanto essas forças estivessem a viver na dependência dos outros ramos das forças armadas*".

Antes de analisar as missões atribuídas às forças aéreas refere que a "*necessidade de separação é geralmente reconhecida pelos nossos camaradas do Exército, por saberem ser essa a melhor forma de poderem contar com o nosso auxílio. E quanto à Aviação Naval? Por*

uns artigos aparecidos ultimamente na Imprensa, reconhece-se que a meia separação que é preconizada não é acolhida com entusiasmo pela Marinha". Continua a considerar que "o facto de os aviadores irem em auxílio dos infantes e dos marinheiros, e para isso terem de conhecer os seus modos de lutar, não significa, é evidente, que estarão em melhores condições para desempenhar essas missões os infantes e os marinheiros a quem se ensine a voar. A força aérea não é uma especialidade das forças terrestres e navais que se aprende para, temporariamente como acontece na nossa Marinha, poder ser exercida em proveito exclusivo daqueles ramos das forças armadas". Concluiu a sua ideia abordando o tema económico: "logicamente, é muito mais difícil, demorado e antieconómico, transformar um infante, artilheiro ou marinheiro num aviador, do que um aviador já feito aprender o necessário, do modo de atuar das forças terrestres e navais, para poder cooperar eficientemente com estes seus companheiros de armas".

No mesmo periódico, no dia seguinte, 8 de março de 1952, o Major Aero Fernando Resende (sócio do AeCP nº 1158) assina outro artigo titulado "O exemplo alheio e as nossas razões económicas" onde começa por dizer que as "missões aeronavais estão, fundamentalmente, dentro do campo da luta anti-submarina" e, de seguida, avança para os exemplos de outros países que resolveram o problema da organização da aviação que executa estas missões. Começa pela Inglaterra, "campeã da luta anti-submarina nos dois últimos conflitos mundiais", em que as "esquadrilhas anti-submarinos, operando de bases terrestres estão organizadas num comando costeiro (Coastal Command) que pertence à real Força Aérea Britânica (RAF)". Continua a dar exemplos dos países que decidiram centralizar a aviação naval, que opera de bases terrestres, numa força aérea única: Canadá, Noruega, Suécia, Bélgica, Dinamarca, Grécia, Itália e Espanha. Retira a conclusão deste facto que, em Portugal, "não vamos experimentar uma solução inédita, mas sim seguir uma organização longamente experimentada durante a guerra e depois dela".

Aborda uma outra ordem de razões: a económica em termos de formação, material e aproveitamento de recursos humanos. Refere assim que é muito mais barato ter "um só conjunto de escolas de instrução elementar e avançada de voo, de mecânicos e outras especialidades do que ter tudo isto em duplicado. O mesmo se aplica quanto a outros serviços, como parque e oficinas de grandes reparações, eletrónica, assistência à navegação, etc."

Por fim faz um apelo aos *“oficiais de Marinha que usam asas ao peito e se sintam mais aviadores que marinheiros para que se unam a nós, juntamente com o seu pessoal especializado, e troquem a sua farda azul [...] pelo uniforme da Força Aérea Independente”*.

Abordando outra faceta do apoio à criação da Força Aérea é de referir que a discussão na generalidade das Propostas na Assembleia Nacional se iniciou em 14 de março de 1952. No dia imediatamente a seguir (15 de março de 1952) foi distribuído um documento aos Deputados da Assembleia Nacional, intitulado *“Reorganização das forças aéreas portuguesas. Crítica às objecções da Câmara Corporativa”*, da autoria do TCOR Aero Venâncio Deslandes (sócio do AeCP nº 1037), MAJ Aero J. S. Corte Real (sócio do AeCP nº 1159) e MAJ Aero Fernando Resende (sócio do AeCP nº 1158). Perante momentos decisivos que se aproximavam, o objetivo era apresentar a posição dos defensores da Força Aérea em face de um documento que já circulava em defesa das posições da Marinha, e ajudar no processo de decisão dos Deputados da Assembleia Nacional.

Os três Oficiais de Aeronáutica e sócios do AeCP expuseram as suas razões neste documento subdividindo-o em quatro níveis: Razões técnicas; Negação das vantagens da centralização apontadas no relatório às Propostas de Lei; Críticas das soluções alheias; As razões técnicas dos juristas.

Relativamente ao primeiro nível de análise (Razões técnicas):

- “A Aviação é uma arma de bordo indispensável à Marinha”. É muito mais do que uma arma de bordo, é o complemento necessário tanto às forças terrestres como navais. O poder aéreo não é uma parte da Marinha, é outro ramo das forças armadas que tem tanta importância como o Exército ou a Armada, que além de cumprir tarefas próprias ainda ajudam as forças terrestres e navais. Se dividirmos esta força em parcelas, perdemos grande parte do seu valor;
- Deve haver confusão quando se referem a Forças Aeronavais; o que talvez se pretenda dizer é que existem Forças Navais e Aéreas e operações aeronavais;
- As forças terrestres têm, como as forças navais, necessidade de apoio aéreo. Não existe hoje batalha terrestre, mas sim batalha aérea-terrestre;
- O que tem aguentado, na Coreia, as reduzidas forças terrestres das Nações Unidas contra os comunistas? A ajuda do apoio aéreo na batalha terrestre sem contrapartida do lado chinês, mas nem por isso as esquadrilhas pertencem ao comando terrestre;

- As expressões “aeronaval” e “batalhas aeronavais” dizem respeito a batalhas que se dão no ar, com aviões que se servem dos navios como bases (porta-aviões), muitas vezes sem que os navios se avistem. No fundo, o objetivo é garantir, em primeiro lugar, a supremacia aérea;
 - Relativamente ao Comando Costeiro, este deu à Marinha o reconhecimento aéreo, a cobertura aérea e ações de bombardeamento, até à distância compatível com o raio de ação dos seus aviões, que operam de bases terrestres. Nas operações aeroterrestres, a força aérea deve ser dirigida, comandada e organizada por aviadores, mas o seu emprego, executado também por aviadores, deve ser da responsabilidade do comando supremo das forças terrestres. O mesmo princípio se aplica à guerra aeronaval;
 - *“O uso da arma aérea é ditado pela estratégia marítima geral, mas a conduta das operações é deixada para os aviadores”;*
 - Não tem base objetiva a necessidade de uma grande especialização para as Forças Aéreas Navais, só acessível a pessoal oriundo da Marinha e por ela instruído. Para desempenhar qualquer missão é preciso ter conhecimentos mínimos sobre o assunto e um treino que torne a execução fácil. O piloto de uma unidade antissubmarina tem de ser, antes de tudo, um aviador para tirar o melhor aproveitamento da máquina – o avião;
 - Na preparação para a *“patrulha anti-submarina, o piloto tem evidentemente de possuir também uma cultura especializada: procedimentos do inimigo, métodos usados pelas forças amigas quando se trata de cooperar directamente com elas, técnicas de execução das missões segundo as normas regulamentares, etc.”;*
 - Os aviadores da Marinha das grandes potências começam por fazer um curso de aviadores e não de marinheiros, pois é aviadores que eles vão ser;
- No respeitante ao segundo nível de análise (Negação das vantagens da centralização):
- A “coesão moral e espírito de unidade” seriam uma grande vantagem para a força aérea unificada;
 - Está provado pela experiência que *“não é necessário a aviação naval estar incorporada na Marinha, nem a força aérea táctica no Exército, para haver mútuo entendimento e confiança”*.
 - Embora pareça estranho afirmar, a Aeronáutica Militar deve ter hoje, maior número de tripulações capazes de desempenhar missões antissubmarinas do que a Marinha possui.

Estarão nessas condições os pilotos observadores e observadores de radar que passaram pela esquadrilha de busca e salvamento dos Açores, após uma rápida adaptação ao avião e uma reduzida instrução operacional;

- Quanto às despesas decorrentes da duplicação nas duas Aviações, tal não acontecerá se a centralização tiver lugar. A instrução seria dada em comum em Unidades da Força Aérea com exclusão da parte operacional a dar nas próprias esquadrilhas;

No que concerne ao terceiro nível de análise (Críticas das soluções alheias):

- Aparece novamente a costumada confusão entre “aviação embarcada” e “aviação não embarcada”. A aviação embarcada tem algumas bases em terra como as têm também os próprios navios. Não se discute a grandeza da aviação embarcada desta ou daquela nação. A nossa não existe e, portanto, não se discute onde deve estar;

- As soluções de integração das forças aéreas de cooperação naval nas suas Marinhas. Se apresentam como exemplo os casos dos Estados Unidos (atendendo ao volume dos seus meios, está fora de termo de comparação), a França e a Holanda, *“seja-nos permitido contrapor um muito maior número: Inglaterra, Canadá, Suécia, Noruega, Dinamarca, Bélgica, Grécia, Espanha, etc. que têm uma organização semelhante à preconizada nas propostas de lei”*.

Relativamente ao último nível de análise (As razões técnicas dos juristas):

- *“Temíamos que algumas razões políticas, jurídicas ou administrativas aconselhassem doutrina diversa da preconizada nas propostas de lei apresentadas pelo Governo. Parece poder concluir-se que, sob todos os aspetos, as propostas dão perfeita garantia de bem servir os interesses da Nação”*.

A importância para Portugal dos exemplos de outras Forças Aéreas estrangeiras foi considerada igualmente relevante pela *Revista do Ar*, no rescaldo da Segunda Guerra Mundial e após desempenho extraordinário do Poder Aéreo aliado nos teatros de guerra europeu e asiático. Quer cumprindo missões a título independente quer colaborando com as outras forças de superfície, a versatilidade de emprego do avião tornou-se preponderante do desenrolar do conflito mundial de meados do século XX. As dúvidas existentes em 1939 foram completamente dissipadas pelos resultados militares obtidos pela Aviação. Assim, a partir do seu nº 93, de abril de 1946, foram publicados artigos traduzidos que documentam a atividade aérea durante a Guerra. O objetivo é obvio: apresentar novos conceitos e

doutrinas de emprego aéreo e desenvolver, ainda que em termos teóricos, a Aeronáutica em Portugal. Os temas são as aplicações táticas e estratégicas do Poder Aéreo em presença de conflito militar, nomeadamente a guerra aérea contra a Alemanha nazi, a vitória das Forças Aéreas estratégicas da Europa e a forma como o bombardeamento estratégico desmantelou a Alemanha (revista americana “Flying”) e a ação da aviação tática americana (extraída da revista americana “Military Revue”).

Estes foram os contributos de alguns dos “Homens” seriamente empenhados na “Causa do Ar”, especialmente no impulso decisivo para o nascimento da Força Aérea. Certamente muitos outros tiveram atitudes semelhantes, talvez menos mediáticas, mas mesmo assim determinantes para o objetivo final. A atividade diária junto dos aviões e dos seus operadores foi igualmente importante para se criar um espírito muito próprio e único para se alcançar o ideal aeronáutico.

De seguida vamos ter acesso a um outro “Homem”, em particular, cuja vida foi repleta de várias e distintas “Causas do Ar”.

3.2. Dos "Homens" ao "Homem": Humberto Delgado

Este “Homem” é considerado uma figura referencial do século XX português, em termos militares, aeronáuticos, da aviação civil, dos Transportes Aéreos Portugueses (TAP), diplomáticos e políticos. Com um carácter muito marcado, personalidade forte e estruturada, diz de si próprio que *“sempre se julgou fadado para: mandar, construir, impulsionar e dirigir”*.⁹⁹ Foi uma personagem com impulso disciplinador, intransigente e atuante em relação a todo o pessoal que com ele trabalhava. Considerava igualmente que *“na verdade, parece que o Destino se compraz em trazer-me às mãos apenas as obras difíceis, por montar desde a raiz, obras nas quais, como norma, os homens se queimam, para deixar aos seus sucessores a colheita dos louros da glória e dos frutos materiais.”*¹⁰⁰ Foi escolhido e convidado para missões delicadas como sejam a participação na equipa que negociou com os ingleses o acesso a instalações aeronáuticas nos Açores (a partir de 1941), a direção do Secretariado da Aeronáutica Civil (1944-1946), a criação da TAP, a participação no Conselho

⁹⁹ Frederico Delgado Rosa, *Humberto Delgado Biografia do General Sem Medo*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2008, p. 375.

¹⁰⁰ Idem, *Ibidem*.

da ICAO¹⁰¹ (1947-1950), Procurador na Câmara Corporativa da V Legislatura do Estado Novo (1949-1953) e a de adido militar e aeronáutico junto da nossa Embaixada em Washington, que acumulou com as de representante português na Comissão de Representantes Militares da NATO (1952-1957) e diretor da Direção-Geral da Aeronáutica Civil (outubro de 1957-junho de 1958).

Por inerência das diversas funções desempenhadas, teve muitos contactos institucionais com o Presidente do Conselho, Dr. António Salazar.¹⁰² Humberto Delgado sempre considerou que *“Salazar prestou de início um grande serviço ao País, ao pôr ordem no caos financeiro”*.¹⁰³ Contudo, pelo facto de ter sido *“o reorganizador das finanças públicas, era agora a pessoa com mais influência em toda a vida pública em Portugal, e assim permaneceria durante mais de trinta anos, [...] tornando-se ávido do poder e é sua intenção agarrar-se a ele enquanto puder.”*¹⁰⁴ Contudo, desde os primórdios da década de 1940, as relações entre ambos sempre se pautaram por uma frieza e distanciamento sem nunca ter recebido *“qualquer afronta pessoal do Dr. Salazar”*¹⁰⁵. Não obstante estes factos, Humberto Delgado refere que *“ele deixou sempre que eu expressasse o meu veemente desacordo quando era caso disso, o que talvez fosse devido à sinceridade e sentido do dever com que sempre agi.”*¹⁰⁶ Em memorando que enviou a Salazar, em 13 de novembro de 1946, Humberto Delgado afirma que *“ninguém pode negar que sempre servi V. Ex.ª com o maior respeito e mesmo devoção pessoal, apesar da habitual frieza de V. Ex.ª para com os subordinados; devo, porém, confessar que não consigo trabalhar com alguém em ambiente de medo ou subserviência.”*¹⁰⁷

Ribatejano de Boquilobo, perto de Torres Novas, Humberto Delgado era filho de um oficial do Exército com costela de republicano e *“de uma senhora profundamente devota, um pouco supersticiosa e admiradora do ancien regime”*.¹⁰⁸ Foi o único rapaz da família, tendo nascido em 15 de maio de 1906.

¹⁰¹ ICAO – Organização Internacional da Aviação Civil.

¹⁰² Superintendeu igualmente outros ministérios como o das Finanças e o da Guerra.

¹⁰³ Humberto Delgado, *Memórias de Humberto Delgado*, Alfragide, Publicações D. Quixote, 1991, p. 84.

¹⁰⁴ Idem, *ibidem*, p. 88.

¹⁰⁵ Idem, *ibidem*, p. 83.

¹⁰⁶ Idem, *ibidem*, p. 84.

¹⁰⁷ Idem, *ibidem*.

¹⁰⁸ Idem, *ibidem*, p. 22.

Frequentou o Colégio Militar, a partir de 4 de dezembro de 1916, e nessa qualidade de aluno participou na guarda de honra à urna do presidente Sidónio Pais, assassinado em Lisboa em 14 de dezembro de 1918. Durante essa cerimónia ouviram-se alguns tiros e a multidão entrou em pânico. A companhia de alunos do Colégio, que bordejava o trajeto da urna, estava voltada para o Teatro Nacional, rapidamente armou baioneta e voltou-se para o Rossio de onde vinha uma avalanche desordenada de povo. A ordem para “dar meia-volta e armar baionetas” não se sabe de onde surgiu. Contudo, nas suas memórias, Humberto Delgado chama a si a iniciativa deste movimento pois *“encontrando-me na segunda fila, imediatamente dei meia volta e os outros imitaram-me”*.¹⁰⁹ Desde essa altura, Humberto Delgado aprendeu a ter cuidado com as multidões porque *“aclamam e aplaudem, mas também empurram, e só não nos espezinham se sentirem as baionetas em riste”*.¹¹⁰

Terminado o Colégio Militar, alistou-se como cadete-sargento no Regimento de Artilharia 8, de Abrantes, onde permaneceu de agosto até outubro de 1922, após o que foi admitido na Escola do Exército.

A década de 1920 foi de uma instabilidade política, económica e militar extremas em Portugal. Os governos mediam-se em tempo de dias de duração, os orçamentos deficitários eram uma rotina e as revoltas militares iam acontecendo sem grande sucesso até 1926.

Já em 1925, Humberto Delgado foi promovido a Alferes de Artilharia e frequentou a Escola Prática de Artilharia, em Vendas Novas. Nesta Unidade, na noite de 2 para 3 de fevereiro de 1926, rebentou, de forma completamente inesperada, uma revolta de sargentos promovida do exterior e em cumplicidade com civis. Durante a noite, todos os oficiais foram presos e quando Humberto Delgado estava a ser levado, desarmado e sob escolta em direção a um grupo chefiado por um sargento, corre em direção a este sargento para o prender e retirar o comando. A meio da corrida Humberto Delgado foi alvejado por um tiro à queima-roupa, embora sem consequências de maior. A revolta foi dominada e noticiada nos jornais da época.¹¹¹

Cerca de quatro meses depois, aos vinte anos de idade, Humberto Delgado acaba por aderir ao movimento militar de 28 de maio de 1926, para lutar contra a autoridade civil de então, por julgar que dessa forma se imporá alguma ordem no país. Já colocado na Escola

¹⁰⁹ Idem, *ibidem*, p. 42.

¹¹⁰ Idem, *ibidem*.

¹¹¹ Jornais *O Século* e *Diário de Notícias* de 3 e 4 de fevereiro de 1926.

Militar de Aviação, em Sintra, como piloto estagiário, em 29 de maio, Delgado dirige-se a Mafra à Escola Prática de Infantaria, acompanhado por dois Tenentes, na tentativa de persuadir o comandante a aderir à revolta que tivera início em Braga, chefiada pelo general Gomes da Costa. O comandante de Mafra lá foi convencido a aderir à revolução e Humberto Delgado tornou-se o elo de ligação entre a Escola de Mafra e a Escola de Sintra. Com o desenrolar da revolução, o presidente Bernardino Machado apresenta a sua demissão em 31 de maio de 1926 e os dois líderes da revolução, General Gomes da Costa e Comandante Mendes Cabeçadas, chegam a um entendimento. Antes da entrada triunfal das forças militares em Lisboa, estas estavam concentradas no Grupo de Esquadrilhas de Aviação República, na Amadora, perfazendo cerca de quinhentos homens da Aeronáutica e dois mil de infantaria, abrangendo oficiais (onde Humberto Delgado se integrava), sargentos e praças. Quando Gomes da Costa chega à Amadora, em 3 de junho, já aí se encontravam quatro mil militares à espera para apresentar armas ao general. Pela Amadora, no dia seguinte, passaram igualmente os civis indigitados para o novo governo, de que se destaca o Dr. António de Oliveira Salazar que, contudo, foi declinar o convite pessoalmente dado que padecia de *“doença que o inibe de suportar o mais pequeno trabalho intelectual”*.¹¹² A grande parada militar de 6 de junho em Lisboa, que durou quatro horas, espantou a população lisboeta pela dimensão das forças presentes, tendo Humberto Delgado a missão de porta-estandarte da Aeronáutica.

Uma das primeiras medidas de Gomes da Costa foi libertar os sargentos revoltosos de 2 de fevereiro, em Vendas Novas. Humberto Delgado ficou indignado e apresentou os seus protestos em forma de requerimento ao Ministério da Guerra, dos quais não obteve resposta. Não convencido, em 17 de outubro de 1926, Humberto Delgado apanhou o comboio para Viseu e dirigiu-se ao Grupo de Artilharia de Montanha onde estava colocado o 2SAR José Augusto de Figueiredo, que o tinha alvejado em Vendas Novas. Mandou-o chamar e pediu-lhe que se dirigisse à biblioteca do Regimento. Após se certificar que estava em presença da pessoa que o quisera matar *“agredi com violência o referido sargento. A julgar pelos oito dias de tratamento hospitalar e convalescença, foi decerto uma carga fulminante.”*¹¹³ Evidentemente, o então Alferes Delgado teve que responder pelo ato em Tribunal Militar, mas perante uma boa defesa, foi absolvido. Entretanto a situação político-

¹¹² Rosa, *op. cit.*, p. 84.

¹¹³ Idem, *ibidem*, p. 93.

militar evoluiu muito rapidamente com duas tentativas de golpe: o primeiro em 12 de junho de 1926, com o intuito de afastar Mendes Cabeçadas, e o segundo a 9 de julho. Em resumo, o General Gomes da Costa foi exilado para os Açores, em 11 de julho, promovido a Marechal e o General Óscar Carmona foi nomeado presidente do Ministério. Em 26 de novembro desse ano, Carmona foi nomeado Presidente da República interino.

Terminado em Sintra, em 14 de julho de 1928, o curso de pilotos aviadores militares permitiu que, Humberto Delgado e os seus vinte camaradas, passassem a usar as asas ao peito, ao invés da meia asa que usavam em curso. A 10 de agosto, Humberto Delgado foi colocado no Grupo Independente de Aviação de Bombardeamento, em Alverca. Dois meses depois (10 de outubro), o Tenente Delgado, voando num *Avro*, despenhou-se em Alverca sendo a causa do acidente atribuída à perda de velocidade do avião. Será de notar que o piloto descolou sem velocímetro no avião. Por pouco não morreu carbonizado pois, por um lado, a sua bota ficou presa nos destroços e Delgado conseguiu retirar a perna descalçando-se; por outro, o cinto de segurança, que lhe impedia a fuga, foi cortado por um guarda que acudiu ao acidente aéreo.

No sentido de suprir algumas lacunas da sua formação técnica como piloto aviador, Humberto Delgado, pagando do seu bolso, decide candidatar-se a um estágio de tiro e bombardeamento no campo de instrução de Cazaux, em França. Para o efeito, solicitou uma licença de estudo ao Ministro da Guerra, por quarenta dias, e partiu para França em 9 de fevereiro de 1929. Por outro lado, fazendo valer o seu *“desejo insaciável pelo saber”*¹¹⁴ e a falta de formação académica, matricula-se, em 1929, nas Faculdades de Ciências, de Letras e de Direito, da Universidade de Lisboa, porque defendia a necessidade, já naquela altura, que os oficiais tivessem estudos universitários para responderem à constante evolução tecnológica. Ainda nesta temática, prontificou-se a fazer o curso de Estado-Maior, com início em novembro de 1933, sendo o primeiro oficial da arma de Aeronáutica a completá-lo. Estava pronto a coadjuvar o oficialato superior e fornecer os elementos necessários à decisão.

Em 19 de maio de 1936 era criada a Mocidade Portuguesa como organização *“destinada a estimular, na juventude, o desenvolvimento integral da sua capacidade física, a formação de carácter e a devoção à Pátria, no sentimento da ordem, no gosto da disciplina e*

¹¹⁴ Delgado, *op. cit.*, p. 72.

no culto do dever militar".¹¹⁵ Humberto Delgado, já bastante envolvido na temática desta organização, promoveu a criação de escolas de aviação com e sem motor, nos finais de 1936. O primeiro curso de voo à vela iniciou-se na Amadora, em setembro de 1937, tendo por instrutores dois alemães enviados pelo *Reich*,¹¹⁶ atendendo ao facto que na época existia alguma homologia entre a "Mocidade Portuguesa" e a "Juventude Hitleriana". O acesso a estes cursos tinha em conta o nível económico dos alunos, tendo proposto Humberto Delgado que, por cada grupo de sete candidatos, três eram de classes remediadas, três de classes pobres e apenas um de classes abastadas.

Em 25 de junho de 1938, o Capitão Humberto Delgado parte integrado numa missão militar às colónias com o objetivo de "*percorrer os territórios coloniais e de apresentar propostas para melhorar o respetivo sistema defensivo*".¹¹⁷ Após terminar a missão em Angola, regressou a Lisboa em 18 de janeiro de 1939, tendo partido de novo, a meados do ano, para continuar a missão agora em Moçambique. Regressou na véspera de Natal de 1939.

Assumiu a direção do primeiro curso de Aeronáutica na Escola do Exército,¹¹⁸ para formação específica de oficiais dessa arma que até então eram recrutados das outras armas. Existem relatos de grande empatia com os seus alunos,¹¹⁹ não obstante a exigência que impunha no curso e, principalmente, na regência da 17ª cadeira (Tática do Ar), pelo que ficou conhecido com a designação afetiva de "papá" da Aeronáutica.

Nos inícios de 1941, quando a Guerra se expandia pela Europa, Humberto Delgado tinha uma intensa atividade de cronista na revista *Defesa Nacional*, com um artigo mensal denominado "Operações em Terra e no Ar", bem como artigos em jornais como *Diário de Notícias* e *Diário de Lisboa* e, igualmente na *Revista do Ar*, órgão do Aero Club de Portugal. De referir igualmente as palestras na Emissora Nacional, onde comentava o desenrolar da guerra, sempre com o voto de "*isenção a respeito das nações em conflito e dos seus líderes*".¹²⁰

¹¹⁵ Rosa, *op. cit.*, p. 180.

¹¹⁶ Reich, nome pelo qual era conhecida a Alemanha durante a maior parte de sua história.

¹¹⁷ Delgado, *op. cit.*, p. 75.

¹¹⁸ Atual Academia Militar do Exército.

¹¹⁹ Por exemplo, o General Krus Abecassis e o General Carlos Galvão de Melo. Rosa, *op. cit.*, p. 254.

¹²⁰ Idem, *ibidem*, p. 261.

Até ao final da Segunda Guerra, a vida de Humberto Delgado vai ser preenchida de muitas viagens, muitos contactos, atividades diplomáticas e reuniões internacionais, relacionadas com a questão do acesso de ingleses e americanos a facilidades aeroportuárias nas ilhas dos Açores. Nos finais de 1941, o Major Humberto Delgado foi convocado por Santos Costa¹²¹ que lhe entregou um documento confidencial britânico, no qual era solicitado ao governo português informações sobre a *“possibilidade de construção de aeródromos nos Açores, ao levantamento exaustivo de portos, estradas, serviços médicos, abastecimento de água, eletricidade, etc.”*¹²² Ao ser incumbido de obter estes dados, Humberto Delgado partiu para os Açores de imediato e, ao fim de vinte dias, regressou ao continente com um manancial de informações, numa perspetiva aeronáutica, que compreendiam *“dados topográficos, meteorológicos e geológicos, bem como informações relativas à rede de comunicações e transportes, aos recursos hídricos, à mão-de-obra, aos serviços de saúde, ao alojamento, às condições de armazenamento de combustíveis e reparação de aparelhos. No total, entre mapas, fotografias e texto dactilografado, eram mais de trezentas páginas.”*¹²³ Os primeiros destinatários foram Salazar e Santos Costa que sancionaram o relatório. Após ter sido levado para Inglaterra pelo Major Delgado, o relatório foi traduzido para inglês, avaliado, “digerida” a sua informação e passou a ser conhecido por *“Delgado’s Blue Report”*, atendendo à cor da sua capa.

A qualidade do relatório apresentado e a ideia obstinada de Salazar - igualmente defendida por Delgado - de não permitir que um delegado da Aeronáutica inglesa fosse inspecionar os Açores, desembocou na entrega de um questionário exaustivo entregue pelos britânicos, no sentido de os peritos ingleses do Ministério do Ar decidirem *“se os aeródromos seriam utilizáveis mesmo sem os verem”*.¹²⁴ Delgado regressou a Lisboa (19 de março de 1942) e, uma semana depois, partiu de novo para os Açores para supervisionar a extensão dos aeródromos e preparar outro relatório (*“Delgado’s Blue Report”* nº 2) que incluía um *“levantamento exaustivo e mapas do relevo com os contornos até ao último metro de terra, que compilei a partir de fotografias.”*¹²⁵ A 18 de junho, o Major Delgado

¹²¹ Subsecretário de Estado da Guerra de Salazar

¹²² Delgado, *op. cit.*, p. 89.

¹²³ Rosa, *op. cit.*, pp. 290-291.

¹²⁴ Idem, *ibidem*, p. 300.

¹²⁵ Delgado, *op. cit.*, p. 91.

partiu de novo para Londres com todos os dados compilados e aí permaneceu até 25 de setembro, colaborando na preparação dos acordos técnicos finais.

No prosseguimento das negociações luso-britânicas para a concessão de facilidades nos Açores, Humberto Delgado participou, entre 2 de julho e 18 de agosto de 1943, nas últimas reuniões político-militares em Lisboa que estiveram perto de um impasse à volta de questões menores relacionadas com o desembarque das tropas inglesas. Nas suas *Memórias*, perante o impasse, Delgado refere que tomou a iniciativa de falar com Santos Costa, sem conhecimento do chefe da delegação portuguesa (Almirante Alfredo Botelho de Sousa), e o assunto resolveu-se com a assinatura do acordo. As facilidades concedidas aos ingleses incluíam o aeródromo das Lajes¹²⁶ (Terceira) e o uso de emergência de uma base em Rabo de Peixe (S. Miguel) e o livre acesso aos portos de Ponta Delgada, Angra do Heroísmo e Faial.

No dia 8 de outubro de 1943, tropas inglesas desembarcavam em Angra de Heroísmo, quatro dias depois Winston Churchill anunciou o acordo na Câmara dos Comuns e, no dia seguinte, Salazar informava a Nação da cedência de facilidades à Inglaterra. Significava este acordo que o Atlântico Norte passava a ser patrulhado com uma base no próprio centro da área, com vantagens de poupança de combustível e tempo de viagem que era feita, do anterior, desde Inglaterra ou da Terra Nova.

Humberto Delgado era tido em muita boa conta pelos ingleses. O diretor de Planos do Ministério do Ar britânico, William Elliot, escreveu que considerava Delgado o *homem dos Açores*, classificando-o como um latino “*emotivo, irascível e gesticulador*”, mas ao mesmo tempo um “*homem culto e com grande sentido de humor*”, para além de “*anglófilo convicto e apaixonado*”. O governo britânico agraciou-o (em 1946) com a Comenda da Ordem do Império Britânico pelo seu desempenho nas negociações sobre os Açores.

Outra faceta reveladora da real capacidade de trabalho do Tenente-Coronel Humberto Delgado diz respeito, no período de 1944-1946, à criação do Secretariado da Aeronáutica Civil (SAC), dependente da Presidência do Conselho, da qual foi nomeado diretor por Salazar. Este novo organismo, criado por decreto de 22 de setembro de 1944, iria fazer a gestão de todos os assuntos relacionados com a aviação civil nomeadamente o estabelecimento de

¹²⁶ Com 3280 metros de comprimento e 91 metros de largura, a maior pista do mundo na altura.

linhas aéreas, recrutamento e preparação de pessoal, execução de voos experimentais e a exploração de carreiras aéreas através da criação de um serviço especial que originou a TAP.

A urgência da criação do SAC tinha a ver com a participação portuguesa na Conferência de Chicago¹²⁷ e porque Portugal era a única potência colonial que não tinha ligações aéreas com os seus territórios ultramarinos. Foi iniciado um trabalho de base, estruturante, em que as primeiras preocupações de Humberto Delgado foram a falta de instalações e o número reduzido do núcleo inicial – 4 pessoas.

Uma das primeiras ações prendia-se com a escassez de pilotos civis e Portugal, pelo que Humberto Delgado, através da Proposta nº 1 do SAC, propôs a Salazar a necessária cooperação dos Ministérios militares (Marinha e da Guerra) para a cedência de aviões e pilotos, porque uma das traves mestras do pensamento de Delgado era que os primeiros pilotos dos Transportes Aéreos Portugueses seriam da nossa nacionalidade. O Comandante Geral da Aeronáutica Militar, Brigadeiro Alfredo Cintra, foi a entidade que demonstrou maior relutância na cooperação, até porque lhe estava cometida a responsabilidade pelos voos civis antes da criação do SAC.

Tendo por base a sua ideia de recrutamento de pessoal navegante, Humberto Delgado formalizou um acordo (em novembro de 1944) com a British Overseas Airways Corporation,¹²⁸ para que os pilotos militares efetuassem um estágio de conversão à aviação comercial. Foi também criada uma comissão mista luso-espanhola para estudo dos interesses comuns à aviação civil dos dois países.

Muito a custo, só em março de 1945, chegaram os primeiros aviões da Aeronáutica Militar para o SAC, especialmente um Dakota já preparado com estrutura interna para transporte aéreo civil, que efetuou os primeiros voos experimentais gratuitos entre o Porto e Lisboa, no verão de 1945.

Em março de 1946, realizou-se em Dublin uma reunião promovida pela PICAQ,¹²⁹ onde Humberto Delgado apresentou uma proposta (aprovada por unanimidade) para que os centros de controlo aéreo da área sudeste do Atlântico Norte fossem atribuídas a Portugal, que os implementaria em Lisboa e Açores.¹³⁰

¹²⁷ Realizada em dezembro de 1944, deu origem ao tratado internacional responsável pelo estabelecimento das bases do Direito Aeronáutico Internacional.

¹²⁸ Empresa aérea do Reino Unido que surgiu da fusão da British Airways e da Imperial Airways em 1939.

¹²⁹ Sigla em inglês de Organização Provisória da Aviação Civil Internacional.

¹³⁰ Estes Centros de Controlo Aéreo ainda se mantêm atualmente em Lisboa e Santa Maria (Açores).

Por outro lado, com a saída dos ingleses das Lajes, em 2 de junho de 1946, o nascimento da Base Aérea nº4 nesse local e a vinda de um destacamento americano para as Lajes, a ideia de Humberto Delgado passou a ser a abertura das instalações aeroportuárias de Santa Maria à aviação comercial. Adicionalmente, outra preocupação decorrente da reunião de Dublin, foi a implementação do Controlo Aéreo Oceânico na ilha de Santa Maria, o que se verificou com sucesso.

Provenientes dos excedentes de guerra americanos, Portugal comprou em 1945 três aviões Douglas “Dakota”, que só chegaram em fevereiro de 1946, que se vieram juntar ao Dakota já existente. Começaram de imediato os preparativos da viagem preparatória às Colónias (Lisboa, Luanda, Lourenço Marques) que teve início em 24 de março de 1946, num avião Dakota DC-3. Foram efetuadas mais três viagens experimentais, tendo ficado definido o traçado das escalas da viagem. A inauguração da Linha Aérea Imperial ficou marcada para o dia 31 de dezembro de 1946, em que viajaram quatro passageiros e quatro jornalistas representantes do *Diário de Notícias*, *Século*, *Diário de Lisboa* e do *Diário Popular*. Nesse dia, o presidente Carmona não compareceu por problemas de saúde e Salazar, inexplicavelmente, tornou-se uma ausência de peso. Só o Ministro das Colónias, Professor Marcello Caetano, demonstrou apreço e apoio nesta luta de Humberto Delgado. Nesta mesma data, o Tenente-Coronel Humberto Delgado pede a sua demissão em resposta a um decreto de 27 de dezembro em que o SAC deixava de depender da Presidência do Conselho, passando para a tutela do Ministério das Comunicações. Desde o primeiro dia de 1947 nascia a Direção-Geral da Aeronáutica Civil, que seria uma despromoção para Delgado se tivesse anuído a dirigir o novo organismo.

Nova missão se aproximava para Humberto Delgado. Foi incluído numa delegação nacional, encabeçada pelo Embaixador João de Bianchi, que em Montreal (em maio de 1947) participou na reunião da ICAO em que Portugal foi eleito para o conselho da organização, facto que Salazar atribuiu muita importância em termos políticos e de reconhecimento internacional.

Em agosto de 1947, foi novamente convidado por Salazar para ocupar o cargo de representante de Portugal no Conselho da ICAO, missão que desempenhou em Montreal, por um período de três anos, até 1950. No Canadá encontrou uma situação caótica: sem gabinete, sem mobília e sem fundos para adquirir material. Foi eleito para vários comités e

recusou outros por não ter estrutura que o apoiasse, facto que oficializou para Lisboa em novembro de 1947, sob pena de colocar em risco o prestígio associado à eleição de Portugal para o Conselho da ICAO. A resposta foi esclarecedora: não parecia “*suficientemente provado*” que fosse necessário nomear um adjunto, “*nem tal nomeação estaria justificada pela importância da nossa aviação comercial*”.¹³¹ O Coronel Humberto Delgado regressou a Portugal em 20 de outubro de 1950 para, pouco tempo depois (26 de dezembro de 1950), lhe ser confiado o comando do Regimento de Artilharia de Costa.

Este Regimento com o seu comando sediado em Oeiras, era constituído por cerca de uma dúzia de pequenos quartéis, baterias e outras obras de fortificações dos dois lados do estuário do rio Tejo. Humberto Delgado impôs o seu ritmo e iniciativa no melhoramento das condições das infraestruturas (muito degradadas) e do próprio ambiente e entusiasmo no cumprimento da missão da Unidade.

A partir de 26 de fevereiro de 1951, passou a acumular o comando do Regimento de Artilharia de Costa com as funções de Procurador à Câmara Corporativa, na secção de Defesa Nacional. O seu nome foi sugerido por Marcello Caetano, presidente da Câmara e o convite foi formulado pelo próprio Salazar. A sua missão era dar pareceres sobre a utilidade dos regulamentos militares antes de estes seguirem para a Assembleia Nacional. A sua atividade na Câmara Corporativa voltou a ser relevante, nomeadamente em todo o processo que deu origem ao nascimento da Força Aérea Portuguesa, em 1952, pelo qual Humberto Delgado lutou contra “*resistências ferozes*”¹³² da Marinha que não queria perder a sua Aviação Naval.

Como Digno Procurador à Câmara Corporativa, Humberto Delgado foi um testa-de-ferro da política de Salazar e Santos Costa, quanto à reorganização da Aeronáutica, mas, muito mais do que isso, participou e ganhou uma causa para a qual há muitos anos acreditava ser o futuro: uma Força Aérea independente a ombrear com os outros dois ramos das forças armadas.

Como único Procurador militar de Aeronáutica, o Coronel Humberto Delgado foi o relator das Propostas de Lei nº 186 (Organização Geral da Aeronáutica Militar) e nº 187 (Recrutamento e serviço Militar nas Forças Aéreas) e, como tal, elaborou o respetivo projeto de Parecer. Marcello Caetano, presidente da Câmara Corporativa, escreveu alguns dados

¹³¹ Rosa, *op. cit.*, p. 412.

¹³² Idem, *ibidem*, p. 466.

sobre Humberto Delgado e sobre o seu primeiro parecer: *“O relator era o meu velho amigo Humberto Delgado. Nessa altura estava todo amigo do ministro da defesa, Santos Costa, que apresentara a proposta. Andava empenhado, por isso e por ser piloto-aviador, em que ela fosse aprovada. [...] de modo que o primeiro contacto que tivemos com a prosa [parecer] foi quando ele a leu em plena reunião com a sua voz rápida e sacudida. Santo Deus! À medida que eu, na presidência, ia ouvindo, enterrava-me pela cadeira abaixo. Observando os rostos dos presentes via os semblantes cada vez mais carregados, nalguns havia mesmo irritação e espanto, outros cochichavam indignados... O parecer era uma carga de cavalaria dada com bravura em quantos se opunham ou faziam reservas à criação da Força Aérea. Argumentos, preconceitos, sentimentos dos adversários, tudo era implacavelmente calcado pelas patas dos cavalos ferosamente galopantes daquele novo Apocalipse!”*¹³³

O ambiente estava quente na Câmara e, segundo conta Caetano, para evitar *“um coro de protestos”* adiou a discussão para daí a dois dias. Chamou Humberto Delgado ao seu gabinete e disse-lhe: *“Quero dar-lhe os meus cumprimentos por aquilo que escreveu, que está muito bem escrito e exprime com incisivo rigor o seu pensamento e o dos seus camaradas da Aeronáutica do Exército a respeito do problema. Mas não podemos esquecer-nos que é necessário relatar a opinião da Câmara no seu conjunto, e decerto você já se apercebeu que a grande maioria dos procuradores não comunga das suas ideias. Como sabe, eu sou a favor da proposta, mas a Marinha sofre terrivelmente com essa ideia. [...] Para conseguirmos a concordância da Câmara com o ponto de vista do Governo, temos de trabalhar sobre um texto compreensivo e moderado. Não aquele que você apresentou. Está disposto a colaborar no encontro de uma fórmula susceptível de ser votada pela maioria?”*¹³⁴ Humberto Delgado concordou.

O texto do parecer inicial foi *“largamente podado, corta aqui, isto não pode ficar, risca também ali [...] foi abaixo tudo o que podia ferir ou magoar os marinheiros”*. A nova versão do parecer foi posta à discussão, os *“ânimos mantiveram-se em todo o caso exaltadíssimos e foi necessário o voto de desempate de Marcelo Caetano para que a Câmara acatasse no geral a subordinação orgânica das forças de cooperação aeronavais ao Subsecretariado de*

¹³³ Marcelo Caetano, *Minhas Memórias de Salazar* apud Rosa, *op. cit.* P.467.

¹³⁴ Idem, *ibidem*.

Estado da Aeronáutica, e mesmo assim a troco de se defender alguma descentralização no emprego desses meios, em favor da Armada".¹³⁵

Estes cortes provocaram uma declaração de voto do Coronel Humberto Delgado, que começa por afirmar que é vencido que assina *"a doutrina votada no sentido de estabelecer para as forças aéreas de cooperação com a Marinha regime diferente do previsto para as forças aéreas de cooperação com o Exército"*, para além de *"não ter conseguido encontrar em tudo que ouviu qualquer base suficientemente objectiva para aquela discriminação, apesar de ser o único oficial aviador presente nas discussões e votações, possivelmente pronto e apto a entender com facilidade explicações de ordem técnica, tática ou respeitantes a métodos de instrução"*. Ainda sobre este ponto disse que *"não descortinou, fora de aspectos subjectivos, quer-se dizer de prestígio ou rotineiros, factores que o levassem a supor a necessidade de criar para as forças de vigilância anti-submarina qualquer estatuto diferente do existente ou usual para as forças de cooperação com o Exército"*.

Seguidamente, utilizando o exemplo dos Açores durante a Segunda Guerra, refere como *"prova incontroversa da desnecessidade de uma força preparada na Marinha e integrada nela para proceder à patrulha anti-submarina"*. A uma alusão à operação dos aviões da *"Costal Guard"* britânicos declarou que *"operam contra submarinos não são treinados como parte da Marinha Britânica nem de qualquer forma pertencem a esta. O "Costal Guard" é um comando da RAF, manejado inteiramente por pessoal da RAF cuja organização é hoje a mesma que era nos Açores em 1943, quer dizer os seus aviões são controlados de um centro de operações da RAF"*.

Considerou igualmente que *"trabalhando há uma dezena de anos em contacto com técnicos de aviação de todo o mundo não encontrou um que, ao conhecer a situação portuguesa, não achasse extraordinário que se mantivessem separadas duas forças aéreas tão pequenas. O caso de forma mais flagrante se repetiu quando se tratou do fornecimento de material aéreo pela Inglaterra a Portugal, como consequência dos acordos de 1943, ao virem para o país pequenas quantidades de aviões iguais, destinados a dois ministérios diferentes"*.

¹³⁵ Idem, *ibidem*, p. 468

Finalmente, sobre o ponto de vista económico salientou que *“em qualquer actividade, quanto menor é o seu volume, menos se justifica a independência, conforme bem se vê no comércio ou na industria, por causa das despesas gerais ou serviços centrais”*.

Relativamente à Proposta de Lei nº 187, relativa ao recrutamento sem distinção de filiação ou origem, incluindo entrada na classe de oficiais, pelas escolas militares e à previsão do recrutamento de mulheres, entre outros pontos, ficou definido que o serviço militar para *“indivíduos do sexo feminino”* seria apenas de aplicação em tempo de guerra.

Sobre este assunto o relator, Coronel Humberto Delgado, foi o único Procurador que emitiu a sua discordância, em Declaração de voto, dizendo que *“assino vencido na parte em que a Câmara discorda da proposta governamental de poder recrutar mulheres desde o tempo de paz para o serviço das forças aéreas. [...] julgo dever referir as dificuldades que se encontrarão ao desejar-se que subitamente desencadeando-se a guerra, se monte ab ovo todo um serviço para recrutar e instruir indivíduos do sexo feminino, por vezes em difíceis funções a prever, em trabalhos de aeródromo, por exemplo, sem haver o mais pequeno núcleo de iniciação. No nosso país deverá crescer a esta dificuldade a de não existir qualquer experiência quanto ao problema de trabalho em comum de indivíduos dos dois sexos nas forças armadas (...)*.

Ainda com algumas reservas expressas na declaração de voto de vencido, Humberto Delgado, perante os seus ideais e a intenção política de Santos Costa, venceu mais esta batalha pela sua *“Causa do Ar”*.

Voltando um pouco atrás, ao ano de 1951, ainda no posto de Coronel, Humberto Delgado participou numa Assembleia Geral (AG) do AeCP no dia 30 de março. Por ausência do presidente da Mesa da AG, General Alfredo Cintra, Humberto Delgado foi convidado a presidir a essa reunião (Acta nº 31 do AeCP). No segundo ponto da agenda (construção de um aeródromo civil para a aviação civil e desportiva), Humberto Delgado após ter frisado a importância da pequena aviação na defesa nacional disse ser urgente e necessário *“instar junto das autoridades competentes para que se construísse nos arredores de Lisboa um aeródromo exclusivamente destinado para os pilotos particulares”*. Relativamente à Revista do Ar, Humberto Delgado considerou que *“este órgão oficial do Aero Club devia viver isento de qualquer política partidária entre gente do Ar, devendo representar um órgão neutro e de coesão”*.

Em resumo, o General Humberto Delgado encarnou na sua plenitude a “Causa do Ar”, em todas as suas vertentes. Como militar do Exército, da arma de Artilharia, fez um pequeno “desvio” e tornou-se piloto militar passando à arma de Aeronáutica. A sua atividade na Escola do Exército, como diretor do curso de Aeronáutica, significou um abraçar das áreas teóricas da Aeronáutica e ao passar de mentalidade “do Ar” a todos os que nas décadas seguintes se constituíram os garantes da estrutura de comando da Força Aérea. Como militar-diplomata (questão dos Açores durante a Segunda Guerra) conseguiu transmitir uma ideia de profissionalismo, capacidade de trabalho e inteligência perante situações delicadas na gestão de assuntos de envolvimento aeronáutica. A sua faceta aeronáutica civil, de direção do Secretariado da Aeronáutica Civil à criação da TAP e da Linha Aérea Imperial, compreendendo Lisboa-Luanda-Lourenço Marques, e o seu trabalho junto da ICAO (1947-1950), foi mais um marco que demonstra a sua real valia como administrador de causas. O seu desempenho como adido aeronáutico e chefe da missão militar junto da Embaixada de Portugal em Washington e como representante português na Comissão de Representantes Militares da NATO, já então como oficial general, significaram o corolário das missões internacionais militares para um militar português. Finalmente, o seu trabalho como Procurador na Câmara Corporativa foi determinante para a definição do edifício legal de suporte da decisão política de Santos Costa de criar uma Força Aérea independente dos outros ramos.

3.3. Das "Razões" à "Razão": a Força Aérea, um futuro com futuro

A Aeronáutica, desde os seus primórdios, sempre demonstrou ser o futuro. A sua evolução tecnológica, de conceitos e de emprego de meios sempre representou o porvir, a novidade, o desejo de progresso. A aplicação de meios na terceira dimensão tinha tanto de difícil como de auspicioso nos seus resultados. Tanto as forças do Exército como da Marinha muito se desenvolveram com a aplicação de novos métodos de combate com a aplicação da vertente aérea. De facto, a Aeronáutica inicial evoluiu para uma Força Aérea dos tempos contemporâneos, com as suas múltiplas aplicações, ao serviço da Defesa Nacional dos países, que não só a parte militar. O Poder Aéreo de qualquer país necessita de uma Força Aérea atualizada, de futuro, que ainda não foi atingido na sua plenitude.

Muitas “razões”¹³⁶ concorreram para um desfecho desejado por uma larga faixa de entusiastas do ar. O conjunto ordenado de ideais, de sonhos, para o nascimento de uma Força Aérea teve o seu tempo de maturação, mas revelou-se fecundo e com futuro. O mesmo futuro que atualmente continua a ser trabalhado, como sejam, os meios aéreos não tripulados e as operações no espaço.

Este futuro trabalha-se diariamente, por patamares de evolução onde alguns visionários têm um papel relevante. Num texto de cerca de vinte páginas preparado para uma conferência nas Oficinas Gerais de Material Aeronáutico, em Alverca, corria o ano de 1929, o Tenente Humberto Delgado enaltecia o valor da nova arma do Exército ainda muito imberbe. Argumentou que a Aviação de observação, de regulação, de ligação, de bombardeamento e de caça teriam um papel relevante num próximo conflito, *“da mesma forma que se manteria a colaboração com as outras armas”*.¹³⁷ Tudo isto não significava que *“a Aeronáutica não viesse a ter um desempenho muito mais ambicioso [...] até assumir verdadeiro protagonismo tático e estratégico, tanto nas acções de cooperação como em acções independentes”*.¹³⁸ Para tal deveria ser dada atenção à indústria e às tendências que se iam definindo, como sejam os progressos da aviação comercial poderem ser usados para fins militares. Avançou ainda com a aplicação prática do bombardeamento que, pela sua potência quer pela variedade de objetivos a alcançar, merecia um estudo aprofundado. Finalmente, abordou o tema da aviação de ação longínqua *“que tudo parece indicar ser amanhã um dos elementos poderosos de desorganização moral e material dos países, muito embora tão cedo não faça parte da nossa Aeronáutica”*. Como se sabe, estes conceitos vieram a ser uma realidade bem vincada, a partir da Segunda Guerra até aos nossos dias, agora conhecidos como aplicações estratégicas do Poder Aéreo.

De todo pode ser criada a ilusão que a Força Aérea entra nos conflitos para tudo arrasar à sua passagem, de nada servindo as forças militares de superfície. Esta ideia é no mínimo sectária e demonstra ignorância quanto à aplicação conjunta de meios para conquista de objetivos militares. Aliás, Humberto Delgado chegou a formular que *“a aviação é algo de luminescente na civilização moderna [...] Talvez por ser tão luminescente, cegou os*

¹³⁶ A palavra razão tem origem na palavra latina, “ratio” e na palavra grega “logos”, que significam reunir, pensar, falar ordenadamente; e pode também significar a causa ou o motivo de uma ação, de uma atitude ou de um ponto de vista.

¹³⁷ Rosa, op. cit. p.112.

¹³⁸ Idem, *ibidem*.

rotineiros que, fechando os olhos [...] nela não acreditam ou fingem não acreditar. Talvez também, por ser tão luminescente, tenha embriagado de luz, até ao delírio, os aptos a entrarem no capítulo do facciosismo, embora talvez na melhor das intenções. A uns e outros é recomendável o quebra-luz [...] do bom senso. Dos rotineiros ri-se a aviação, como se riu a máquina a vapor, como se riu o submarino. [...] Dos facciosos por ela, a aviação não se ri, claro é; mas quem sabe se lhes não será aplicável o adágio: tanto me queres que me matas...”¹³⁹

A Força Aérea representa o futuro pelo seu carácter científico. Desde o seu princípio, a tecnologia aeronáutica foi suportada pelo conhecimento da engenharia, da eletrónica, das comunicações, do controlo aéreo, do armamento. O conhecimento e o rigor científico foram sempre entes paralelos para a evolução exponencial dos aviões atuais. É inevitável a presença da ciência¹⁴⁰ na Aeronáutica pois toda a sua evolução se baseou no acumular de conhecimento e da aprendizagem, na observação dos vários fenómenos e na sua investigação, que se traduziam em evoluções tecnológicas progressivas.

Mesmo no âmbito dos conceitos, o plano aeronáutico teve que passar pelas fases de observação, análise, compreensão, enunciação e aplicação prática, se não quando, com fases intermédias de reescrita e de reanálise para novas aplicações mais efetivas e, principalmente, mais seguras para os seus operacionais. Evitar a todo o custo o número de vítimas entre os pilotos sempre foi um objetivo consensual. Com o tempo foram-se desenvolvendo conceitos básicos de combate aéreo, tática aérea, estratégia aérea que evoluíram para situações mais compartimentadas como a interdição aérea, apoio aéreo próximo, reconhecimento aéreo, projeção de forças, entre outras.

O futuro é igualmente apresentar soluções inovadoras. No Portugal de meados do século XX encontravam-se muito arreigados na sociedade as ideias de supremacia do homem e, por consequência, a falta de emancipação da mulher. A hipótese legislativa de permissão da entrada de mulheres nas forças armadas deu brado e muita luta, principalmente por parte dos setores conservadores da sociedade. Baseada na sua experiência, adquirida em Inglaterra durante a Segunda Guerra, das WAAF¹⁴¹ Humberto Delgado tentou incluir na legislação, em 1952, a permissão do recrutamento de militares do

¹³⁹ Rosa, op. cit. p.256.

¹⁴⁰ A palavra *ciência* vem do latim *scientia* (conhecimento), que deriva de *scire*, cujo significado é aprender ou conhecer.

¹⁴¹ WAAF – Acrónimo de Women Auxiliary Air Force, da Força Aérea britânica.

sexo feminino, para tarefas auxiliares aeronáuticas, na novel Força Aérea. Como se sabe, esta proposta foi liminarmente recusada, primeiro pelo parecer da Câmara Corporativa e, posteriormente, na Assembleia Nacional. As declarações do deputado Monsenhor António Carreto¹⁴² são eloquentes “*o lar doméstico tem de ser o especial campo de acção da mulher. É ali que ela pode elevar-se às mais altas culminâncias da virtude, do sacrifício, da santidade heroica. [...] A masculinização da mulher e a sua conseqüente perversão são o primeiro e o maior cuidado dos inimigos da ordem cristã*”.¹⁴³ Não obstante, cerca de dez anos depois, com algum esforço, no período entre 1961 e 1974, a Força Aérea recrutou enfermeiras paraquedistas para apoio ao esforço de guerra nos Teatros de Operações da Guiné, Angola e Moçambique. E mais tarde ainda, na década de 1980, mais uma vez a Força Aérea foi pioneira e inovadora no recrutamento de mulheres para todas as suas especialidades, incluindo áreas operacionais de pilotagem.

Pelo seu carácter inovador, estes passos da Força Aérea poder-se-ão associar ao papel desempenhado pelas enfermeiras da Cruz Vermelha e as da Cruzada das Mulheres Portuguesas durante a Grande Guerra. De facto, cinquenta e quatro enfermeiras equiparadas a Alferes desempenharam um papel relevante no Hospital da Cruz Vermelha Portuguesa (CVP), em Ambleteuse - França, assegurando o apoio de internamento a trezentos doentes.¹⁴⁴ Ainda pertencentes à estrutura da CVP, é de ressaltar o papel das Damas-Enfermeiras (foram igualmente equiparadas a Alferes) que partiram para França para participarem no apoio sanitário. Nos registos do Corpo Expedicionário Português (CEP) constam os nomes de trinta e sete Damas-Enfermeiras.¹⁴⁵ Por outro lado, o Hospital da Cruzada das Mulheres Portuguesas, situado em Hendaya, com capacidade para 106 camas, teve a presença de doze enfermeiras portuguesas na assistência hospitalar.¹⁴⁶

Este espírito de abertura e pioneirismo das enfermeiras da 1ª República não teve uma sequência durante a fase mais fechada e conservadora do Estado Novo, não obstante os exemplos já existentes em muitos outros países.

¹⁴² Natural de Aranhas (Penamacor - Beira Baixa), foi fundador do Seminário do Fundão e, durante mais de 30 anos, reitor do Seminário Diocesano. Faleceu em 1961.

¹⁴³ Rosa, *op. cit.*, p.471.

¹⁴⁴ Vieira Reis, “O Serviço de Saúde na Grande Guerra. Suavizando a Guerra, Procurando a Paz”. *Actas do XXIII Colóquio de História Militar*, Portugal, 1914-1916, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar/Universidade Católica Portuguesa, 2014, p. 824.

¹⁴⁵ Idem, *ibidem*, p. 827.

¹⁴⁶ Idem, *ibidem*, pp. 824-827.

Nestas questões da Aeronáutica e da Aviação em particular, é necessário ter uma suficiente cobertura política que suporte o desenvolver das novas ideias. Humberto Delgado queixou-se que Salazar dizendo que *“o homem de S. Bento não tem noção nenhuma do que vale um avião”*¹⁴⁷ e que lhe faltava o *“gosto pelo Ar”* dando mostras de um *“terrível misoneísmo”* perante a contínua e inexorável caminhada da Aviação em Portugal. Contudo, com muito esforço, o futuro da Força Aérea foi-se fazendo.

As Forças Aéreas tornaram-se imprescindíveis no desenvolvimento de campanhas militares e fator de desequilíbrio para o contendor com maior capacidade para retirar proveito dos meios aéreos. Mas uma Instituição Força Aérea só tem futuro se for organizada e tiver um espírito próprio. Por vastas vezes foi requerido um comando e controlo centralizado dos meios aéreos, coordenando-os para melhor os rentabilizar, já que o produto final aeronáutico é imensamente dispendioso, atendendo à tecnologia envolvida e ao esforço financeiro para manter meios humanos e materiais para os operar.

No caso particular de Portugal, no início da década de 1950, e tendo em atenção a sua dispersão territorial por vários continentes, a Força Aérea foi primordial na ligação entre territórios e elemento aglutinador de necessidades e vontades.

Pode afirmar-se que desde a Guerra Civil de Espanha, passando pela Segunda Guerra Mundial e pelo período da Guerra Fria, e em todas as restantes intervenções em conflitos armados com magnitude até aos nossos dias, o avião demonstrou ser uma arma de vitória. Esta arma tem pessoas que com a sua atitude diária de servir na Aviação criam laços, como disse o Brigadeiro Craveiro Lopes, *“pela especialidade dos serviços, todos aqueles que durante muitos anos lhe deram o seu esforço e a sua inteligência criaram um espírito diferente, uma mentalidade nova, de onde surgiu o tipo do homem do ar (...)”*. É o espírito aeronáutico que se foi construindo com o passar dos dias e se passa continuamente aos novos, baseado *“no trabalho, dedicação, sacrifício e abnegação de todos aqueles que, de uma forma anónima, servem”*¹⁴⁸ a Força Aérea. Foi este espírito que guiou e teve influência no nascimento da Força Aérea como ramo independente e com futuro.

¹⁴⁷ Rosa, *op. cit.*, pp. 385-386.

¹⁴⁸ Manuel Campos Almeida, *“Dez Décadas de Força Aérea”*, Crónicas Bibliográficas, *Revista Militar*, nº 2566, Lisboa, novembro de 2015.

Em todas as sociedades contemporâneas onde impera o direito, as ideias materializam-se através de processos burocráticos padronizados no sentido de se transformarem em letra de Lei. A passagem de uma ideia à sua fase prática e real obedece a um conjunto de regras, de discussões e de contraditórios. A Força Aérea nasceu desse processo complexo que será esmiuçado no próximo capítulo.

CAPÍTULO 4

A FORÇA AÉREA: DO DESEJO À REALIDADE

A década de 1950 transformou-se num marco decisivo no nascimento da Força Aérea. Pela obrigatória decisão e compromisso político do Estado Novo, o impulso decisivo do Coronel Humberto Delgado como Procurador à Câmara Corporativa do Estado Novo e a determinante pressão dos Homens da Aeronáutica, ainda que não de uma forma aberta e de afrontamento do poder político, mas em surdina, o edifício jurídico-legal foi-se construindo gradualmente. Na sequência das lições apreendidas da Segunda Guerra e impulsionados pelo ambiente gerado pela adesão de Portugal ao Tratado do Atlântico Norte,¹⁴⁹ como país fundador, foi necessária uma progressiva reorganização da estrutura militar em Portugal.

O primeiro documento legal com importância para alterar a situação militar, à época, foi o Decreto Lei nº 37909, de 1 de agosto de 1950. Facilmente se comprova a firme decisão política da assunção da Aeronáutica a ramo independente das Forças Armadas. No seu artigo 2º prevê a existência de um Ministério da Defesa Nacional (MDN), na organização e dependência da Presidência do Conselho, ainda que sem estrutura formal, com a incumbência de *“coordenar os problemas da política militar da Nação e as altas questões relativas à defesa do País”*. Entre outras competências do Ministro da Defesa Nacional, ressalta a de *“orientar e coordenar os três ramos das Forças Armadas”*, sendo de notar a perspetiva arrojada desta determinação quando a Força Aérea era ainda um projeto legislativo de futuro.

Ficou ainda definido neste diploma legal a transformação do Ministério da Guerra em Ministério do Exército, e no seu art.º 7º, como órgão de estudo e de trabalho do MDN foi instituída a criação do *“Secretariado-Geral da Defesa Nacional, dirigido por um oficial general do Exército ou da Armada, com a designação de Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas e hierarquicamente superior aos restantes oficiais gerais de terra, mar e ar”*.

¹⁴⁹ Assinado em Washington DC, em 4 de Abril de 1949, pelos seguintes doze países que o assinaram e assim se tornaram os membros fundadores da OTAN/NATO: Bélgica, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, França, Islândia, Itália, Luxemburgo, Noruega, Holanda, Portugal e Reino Unido.

No caso vertente, o art.º 8º é por demais esclarecedor: *“É criado o Subsecretariado de Estado da Aeronáutica, a prover logo que for decretada a reorganização das forças aéreas”*. Ou seja, a meados do ano de 1950, já havia uma decisão política assumida quanto à junção das forças aéreas existentes no País.

4.1. Uma proposta de Lei

Por iniciativa do Ministro da Defesa Nacional, Santos Costa, são enviadas para a Assembleia Nacional, para aprovação, as propostas de organização da Aeronáutica Militar. No decorrer dos trabalhos desta V Legislatura (1949-1953), o Presidente da Assembleia Nacional (Albino dos Reis Júnior) envia para o presidente da Câmara Corporativa (Professor Marcello Caetano), em 24 de janeiro de 1952, as referidas propostas *“a fim de que se digne promover que sobre elas incida dentro do prazo de vinte dias, o respectivo parecer dessa Câmara. A Bem da Nação”*.¹⁵⁰ O relator nomeado foi o *“Digno Procurador Humberto Delgado”* e o processo era constituído por um Relatório preliminar, a Proposta de Lei nº 186 da Organização Geral da Aeronáutica Militar e a Proposta de Lei nº 187 sobre o Recrutamento e Serviço Militar nas Forças Aéreas.

Para estudarem estas Propostas e emissão do respetivo Parecer são intervenientes vários Procuradores da Câmara Corporativa das Secções de Defesa Nacional e de Política e Administração Geral, nomeadamente: Professor Marcello Caetano (presidente da Câmara Corporativa), Afonso de Melo Pinto Veloso (vice-presidente da Câmara Corporativa e juiz-conselheiro do Supremo Tribunal de Justiça, aposentado), Afonso Rodrigues Queiró (Professor Catedrático da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra), João Francisco Fialho (oficial superior da Marinha), Joaquim de Sousa Uva (oficial superior da Marinha), José Joaquim d’Oliveira Guimarães (Diretor das Faculdades de Letras das Universidades de Coimbra e Lisboa), José Tristão de Bettencourt (General na situação de reserva), Rafael da Silva Neves Duque, e finalmente, o Coronel da Aeronáutica Humberto da Silva Delgado.

No relatório das Propostas de Lei são apresentados vários considerandos que suportam estes projetos de diploma. Em primeiro lugar, a necessidade da reorganização das forças aéreas como condição prévia e necessária definida quando da criação do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica (art.º 8º do DL nº 37909, de 1 de agosto de 1950).

¹⁵⁰ Processo de Parecer nº 27/V, 3ª Sessão Legislativa, Arquivo Histórico-Parlamentar, Assembleia da República.

Depois, esta organização tem um âmbito que abrange todos os territórios nacionais, de aquém e de além-mar, e não só o território metropolitano, não havendo distinção entre forças metropolitanas e ultramarinas, para além da criação de cinco regiões aéreas para melhor administrar as forças aéreas. Aborda o período de três anos como tempo de serviço obrigatório na estrutura das novas forças aéreas.

Avança posteriormente para o ponto mais controverso: define que a missão principal das forças aéreas deverá ser *“a defesa dos pontos ou zonas vitais do território e a cooperação na frente com as forças terrestres e navais”*, classificando aquelas como forças aéreas independentes e forças aéreas de cooperação. Pela exiguidade de recursos disponíveis, *“ao menos as forças aéreas independentes deverão estar totalmente afectas ao Subsecretariado de Estado da Aeronáutica, e por intermédio deste, ao Ministro da Defesa Nacional”*. Quanto às forças aéreas de cooperação, apresenta três soluções diferentes:

- a) *Forças aéreas de cooperação integralmente descentralizadas e sujeitas, na preparação, na administração e no emprego, aos Ministérios do Exército e da Marinha.*
- b) *Forças aéreas de cooperação centralizadas e permanentemente afectas na preparação, na administração e no emprego, ao Subsecretariado de Estado da Aeronáutica.*
- c) *Forças aéreas de cooperação concentradas para efeitos de administração e preparação e descentralizadas para efeitos de emprego.*

Em 3 de março de 1952, Marcello Caetano devolve as Propostas de Lei nº 186 e 187 à Assembleia Nacional, com o respetivos Pareceres da Câmara Corporativa, para futura análise e debate na Assembleia Nacional. Estes Pareceres (nº 27/V e nº 28/V) são o resultado de uma discussão intensa entre os defensores da criação da Força Aérea e o grupo que pretendia manter na Marinha a sua aviação.

O Parecer nº 27/V, numa apreciação na generalidade, refere a importância da Aeronáutica, que em alguns países se tornou um *“exército do ar, incumbido quer da defesa do espaço aéreo, quer de nele manobrar para acções ofensivas tácticas e estratégicas, primeiro sobre a terra e depois sobre o mar, ao crescer o raio de acção dos materiais e a segurança de voo”*. Diz ainda que Portugal tem-se mostrado *“lento no acompanhar da evolução da arte da guerra e que, como tal, não ser de admirar que, tardiamente em relação a tantas outras potências, só agora dê um passo na organização das suas forças armadas, ao*

apresentar o Governo duas das três leis fundamentais para a independência ou paridade do exército do ar”.

Em termos práticos, a Câmara dá o seu assentimento ao caráter extensivo da ação do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica a todo o território nacional, metropolitano e ultramarino. Quanto à divisão em regiões aéreas, seria conveniente o assunto ser estudado mais profundamente e basear-se a decisão futura em experiências das primeiras regiões que se pusessem em funcionamento, ficando o governo com a autorização de as instituir, por simples decreto, conforme as necessidades.

A integração das forças aéreas foi o ponto crucial da lei em que as opiniões dos técnicos e não técnicos mais se dividiram. Sublinham que a proposta de lei trata *“não da absorção de uma força por outra, mas a passagem de duas forças aéreas a um novo Subsecretariado, isto é, a um novo e terceiro exército – o do ar”.*

No ponto seguinte é afluído que *“em toda a parte do Mundo, praticamente foi da aviação do Exército que partiu o grito de independência e também em quase toda a parte do Mundo foi a Marinha que reagiu à integração, baseada em factores real ou aparentemente objectivos uns, subjectivos outros”.*

Depois foram analisadas questões de índole económica (em termos orçamentais e de formação de pilotos nas duas aviações do Exército e da Marinha) e continuou a apreciação da Câmara dizendo que quanto a questão da unificação das forças aéreas, por maioria, *“entendeu que a resposta devia ser positiva, com base em razões de economia, nas de possibilidade mais fácil de traçar directivas comuns em política aérea e na experiência de diversos países”.*

Já no âmbito da análise na especialidade, no respeitante ao artigo 1º, propõe-se evoluir da expressão “aeronáutica militar” (representaria o sentido lato, abrangendo todo o conteúdo do sistema aeronáutico) para “forças aéreas” (sentido mais restrito de “força militar aérea” conjunta, com os seus serviços anexos), passando as novas forças criadas a terem a designação de “Forças Aéreas Portuguesas”. Ainda neste artigo ficavam definidas a existência e a dependência das forças de cooperação. Assim, *“as forças aéreas de cooperação com as forças terrestres poderão ser colocadas à disposição do Ministério do Exército para emprego pelos respectivos comandos”; e “as forças aéreas de cooperação com*

as forças navais ficarão permanentemente atribuídas ao Ministério da Marinha”, [...]“salvo os de instrução básica e os de manutenção de material e outros de interesse comum”.

Relativamente ao art.º 7º, a Câmara Corporativa entendeu que devia tomar posição clara quanto à existência e grau de dependência das forças de cooperação, pelo que aditou dois parágrafos referentes à aviação de cooperação naval. Ainda neste artigo, é expressa a dependência e as responsabilidades de cada órgão: *“Na imediata dependência do Subsecretario de Estado da Aeronáutica exerce a sua acção o chefe do Estado Maior das F. A. P., a quem cabe o comando superior das respectivas forças e é o primeiro responsável militar pela sua preparação”.* Na sequência deste assunto, no art.º 21º, propõe-se *“Como órgão superior do comando das F.A.P. existirá um Comando-Geral das Forças Aéreas Portuguesas, subordinado ao Chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas. Sob a directa dependência do Comando-Geral das F.A.P. estarão: 1º As Forças Aéreas para Operações Independentes (FAOI); 2º As Forças Aéreas de Cooperação (FAC); 3º As unidades de instrução ou escolas necessárias à preparação das forças anteriormente designadas”.*

Em resumo, a Câmara Corporativa diz concordar, de forma geral, com a doutrina da Proposta de Lei nº 186, e, em consequência, propõe a sua aprovação à Assembleia Nacional, com as emendas introduzidas.

Todavia, as opiniões de técnicos e não técnicos, ainda que todos Procuradores da Câmara Corporativa, bastas vezes foram discordantes, atendendo aos interesses e aos grupos de pressão política e militar a que se encontravam vinculados. A prova evidente desses antagonismos são as declarações de voto expressas por quase todos os intervenientes.

Relativamente à Proposta de Lei nº 187, a que se refere o Parecer nº 28/V da Câmara Corporativa, foram tidos em conta os seguintes pontos fundamentais:

- a) Recrutamento sem distinção de filiação ou origem, incluindo entrada na classe de oficiais, pelas escolas militares;
- b) Previsão do recrutamento de mulheres;
- c) Aumento da autoridade e da influência da aviação militar sobre a aviação civil;
- d) Duração do tempo de serviço militar;
- e) Manutenção de disposições de tipo político que parecem envelhecidas.

Em relação à primeira alínea, é dada uma abertura de recrutamento a naturais de qualquer região do país, incluindo do ultramar, independentemente da sua filiação ou origem. O tempo de serviço militar será de três anos nas fileiras, como tempo mínimo. No respeitante ao serviço militar para *“indivíduos do sexo feminino”* ficou ressalvado que seria apenas em tempo de guerra.

Em 3 de março de 1952, Marcello Caetano devolve ao presidente da Assembleia Nacional as duas Propostas de Lei (nº 186 e nº 187), com os respetivos Pareceres da Câmara Corporativa (27/V e 28/V), para efeitos de discussão e aprovação.

O debate das Propostas de Lei iniciou-se em 14 de março de 1952,¹⁵¹ tendo o presidente da Comissão de Defesa, Frederico Vilar, Oficial general do Exército, dito que estas Propostas são o complemento à criação do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica, em 1950, e que uma das razões para esta grande reorganização está relacionada com o impacto decorrente do Pacto do Atlântico, assinado por Portugal, com reflexos externos e internos. Fez de seguida uma passagem pelas linhas gerais das Propostas, declarando que opta *“pela centralização das aeronáuticas militar e naval numa força aérea única, podendo eventualmente as forças aéreas de cooperação ficar sob a dependência dos respetivos Ministérios para efeitos de emprego em tempo de guerra e para efeitos de instrução operacional em tempo de paz”*. Continuou dizendo que *“procurarei a contrapartida do meu desgosto [saída da Aeronáutica Militar do Exército] na certeza que a criação do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica virá aumentar a eficácia da colaboração entre as forças de terra, mar e ar”*.

O resultado final de todo este trajeto, que se iniciou no Ministério da Defesa, passou pela Câmara Corporativa e terminou na Assembleia Nacional, foi a publicação da Lei nº 2055, de 27 de maio de 1952, que legisla sobre a *“organização geral da aeronáutica militar”*, e a Lei nº 2056, de 2 de junho do mesmo ano, que define o *“recrutamento e serviços militares nas forças aéreas”*. O Decreto-Lei nº 38805, de 1 de julho de 1952, entre outros aspetos, determina que fiquem na dependência da Subsecretaria de Estado da Aeronáutica os serviços da estrutura da Aeronáutica Militar e da Aviação Naval. Pode-se afirmar que, neste dia, nasceu a Força Aérea, embrião do que conhecemos nos dias de hoje.

¹⁵¹ Diário das Sessões nº 137, 15 de março de 1952, Assembleia Nacional.

Este processo, que se foi revelando complexo e doloroso, foi alvo de muitas apreciações subjetivas, mas também de outras mais técnicas e mais desapaixonadas. Em vários “teatros”, travou-se uma luta entre os partidários da Marinha e do Exército, na parte daqueles que queriam uma Força Aérea independente. Pelo meio, foram-se aglomerando civis políticos que tomaram partido por uma das partes. Outro “palco” foi a comunicação social da época, onde vários “atores” expuseram e lutaram pelas suas ideias.

4.2. Lutas entre Ramos das Forças Armadas

Esta mudança estrutural das Forças Armadas portuguesas, que teve lugar nos dois primeiros anos de 1952, não se realizou de uma forma totalmente pacífica. Muito se batalhou para apresentar os seus argumentos, principalmente por parte da Marinha. Tanto a Câmara Corporativa como a Assembleia Nacional foram locais de grande discussão, polémica e envolvimento emocional. Outro facto notório, porque este debate se passou em pleno Estado Novo, é o imenso respeito e veneração apresentada pelos contendores perante uma estrutura política muito presente e os documentos legais deles emanados. O Presidente do Conselho e o próprio Ministro da Defesa eram tidos com imensa deferência e algum temor.

Contudo outras frentes se manifestaram igualmente importantes e reveladoras da luta que se fazia notar entre os dois ramos das Forças Armadas, ou pelo menos entre os seus elementos. A questão que se coloca é se houve algum tipo de coordenação institucional ou se, por *motu próprio*, os militares envolvidos na publicação dos artigos em jornais agiram a título individual. Sem eliminar a primeira hipótese, talvez a segunda seja mais razoável. Por outro lado, muitas abordagens em artigos de imprensa, alguns dos quais na forma de editoriais, não são ingénuas na sua génese, representando pontos de pressão dos dois ramos em disputa perante as Propostas governativas emanadas de Santos Costa.

Num jornal centenário, *O Primeiro de Janeiro*, em 4 de janeiro de 1952, é publicado um artigo do CALM J. Correia Pereira nas suas Crónicas de Marinha, com o título “A Aviação não deve desaparecer”, referindo-se à Aviação Naval naturalmente. Reportando-se às Propostas de Lei apresentadas à Assembleia Nacional sobre a organização da Aeronáutica Militar diz que a *“próxima efectiva integração de todas as forças aéreas no Subsecretariado Aeronáutico [...] está longe de ser uma banalidade sem importância na organização das forças armadas”*. Elabora alguns considerando sobre as teorias aéreas de Douhet e afirma

que existe *“uma íntima colaboração entre as forças que operam no mar e a aviação. Por esta razão, não tem cabimento hoje levantar antagonismo entre o mar e o ar, visto que nenhuma força naval deve entrar em operações, sejam elas quais forem, sem estar a coberto pela aviação. A frente do ar é uma realidade para o navio e por isso a colaboração entre ele e o avião deve ser o mais intensa possível”*. Avança com a ideia que *“uma Aviação Única teve os seus cultores e fez época, mas as duras lições da última guerra acabaram por mostrar a insensatez de querer separar o navio do avião”*. Termina dizendo que havendo *“um pouco de ponderação talvez evite o que pode ter sido ditado por uma ligeira ambição, pecado que cega os mais inteligentes”*.

O Diário Popular também entrou nesta luta entre a Marinha e os Homens do Ar, ainda pertencentes ao Exército, denotando uma clara inclinação pela criação da Força Aérea. Um primeiro artigo, publicado em 28 de janeiro de 1952, assinado por um enigmático *Contact*, tem um título sugestivo: *“Foi a Aviação que venceu a batalha do Atlântico. Apontamentos sobre a eficiência da acção do comando costeiro da Royal Air Force”*. Surge a dúvida sobre quem seria, de facto, o autor do artigo que se protegeu com o enigmático pseudónimo. Pela argumentação usada, pela oportunidade da sua publicação num período em que se discutia, a nível político, a criação da Força Aérea, pelos conhecimentos técnicos apresentados e pela forma coerente como apresenta os factos, poder-se-á alvitrar ter sido obra de Humberto Delgado. Não obstante permanece a dúvida.

Neste artigo começa por louvar o desempenho dos *“Homens do Ar”* no desfecho das grandes batalhas da Segunda Guerra, numa *“cadeia sucessiva de êxitos da utilização da força aérea, tanto sobre a terra como sobre o mar”*.

Partindo de uma citação de Marechal Montgomery, dá relevo à importância à obtenção da superioridade aérea para o sucesso das ofensivas das forças de superfície, exemplificando com as ações dos japoneses no Pacífico e do Comando Costeiro da RAF no Atlântico, em que a cobertura total deste Oceano ficou assegurada, por parte dos Aliados, em finais de 1943. Por esta razão, atribui a vitória na batalha do Atlântico ao sucesso da Aviação.

A continuação do artigo anterior tem lugar no dia seguinte (29 de janeiro), sendo o título do artigo *“O desenvolvimento das forças aéreas e a criação em Portugal do Subsecretariado da Aeronáutica”*. Refere a política de valorização da aeronáutica em

Portugal que, através do Subsecretariado, *“vai estabelecer novos e mais amplos rumos à aviação portuguesa”*, facto este que, atentos os anseios da gente do ar, se deve *“exultar perante tal resolução”*. Utilizando uma linha do tempo, faz uma síntese da aviação em Portugal e remata com a afirmação da Aeronáutica em que *“passa a ter voz presente no seio do Governo, pela primeira vez e integrada no Ministério da Defesa Nacional”*.

Uma outra visão do problema é publicada no editorial do jornal *O Século*, de 1 de fevereiro de 1952, onde aborda as duas Propostas de lei em discussão na duas Câmaras da Assembleia Nacional. Referindo-se aos dois relatórios que antecedem os dois diplomas, classifica-os como *“claros, francos e elucidativos. Esmiúçam o problema aéreo nacional em todas as suas minúcias e particularidades. Apontam as causas de deficiências, que pouco a pouco se tem querido remediar”*. Diz que a Proposta que se destina a reorganizar a Aeronáutica Militar tem uma determinante principal: *“purificá-la, fazer dela uma nova arma ofensiva e defensiva, dar-lhe um comando único, imprimir-lhe uma coesão firme, acabar com particularismos”*.

Se os representantes da soberania nacional sancionarem as Propostas em discussão, escreve o editorialista, estarão reunidas as condições para *“reunir num bloco tudo o que pode traduzir um elemento de coesão e de força: a sua economia as suas finanças, os seus exércitos e as suas esquadras”*, mesmo que *“não agrade a todos esta orientação, por vir impor novos hábitos, modificar situações de longa data estabelecidas, alterar conceitos já com fortes raízes na orgânica militar, mas que de modo nenhum podiam ser tidos como intangíveis”*.

As novas normas de recrutamento dos efetivos da *“nova arma unificada”* são classificadas de *“revolucionárias”*, à época, por permitir que *“todos os cidadãos portugueses, seja onde for que tenham nascido, qualquer que seja a sua religião ou a sua cor”* se possam alistar no novo ramo, desde que cumpram os requisitos impostos por lei.

Diretamente relacionado com este editorial, o CALM J. Correia Pereira dirige uma carta ao diretor d’*O Século*, com pedido de publicação, o que acontece em 13 de fevereiro, na qual rebate alguns pontos do artigo inicial. Assim, diz estar *“longe de corresponder à verdade”* que a Aviação seja única em todos os países possuidores de forças aéreas poderosas. Dá exemplos dos Estados Unidos, Inglaterra e Itália. Concluiu que *“bastam estes exemplos para ficar bem esclarecido que a Aviação única morreu; o seu tempo passou”*. No aspeto

doutrinal, diz ser *“um erro grave amputar a uma Marinha de Guerra a sua Aviação. Hoje não se compreende o navio sem o avião”*.

O VALM Botelho de Sousa escreve no *Diário de Notícias*, em 1 de fevereiro de 1952, um artigo intitulado “O problema orgânico da Força Aérea” em que defende *“a sua dama”*, isto é, a posição da Marinha para continuar a ter aviação privativa. Na sua opinião, a arma aérea, dado o seu desenvolvimento e o *“seu dom de quase ubiquidade”*, colocou-se *“em pé de igualdade com as forças terrestres e naval”*, constituindo-se uma terceira força. Contudo, perante o projeto de fundir em uma só a aviação naval e a terrestre, para fazer delas uma só arma, questiona-se: *“se as forças armadas, exército e marinha, porque a técnica é cada vez mais complexa, sentem também cada vez mais, além da necessidade de armas diversas na sua constituição e de especializações várias em cada arma, porque motivo a força armada aérea, que veio depois, poderia simplificar o que é igualmente complexo e empregar os seus oficiais e graduados hoje a fundo em operações de mar para amanhã, com a mesma maestria, realizarem operações terrestres?”*

O seu conteúdo expositivo sobre a fusão das aviações causava dúvidas ao VALM Botelho de Sousa pois *“exigiria, pelo menos, um grande avanço na fase de coordenação, de que se está longe. Nem cursos, nem escolas, nem ambiente criado para tal fim. Sem experiencia, deitar abaixo todas as barreiras, seria caminhar para o desconhecido”*. Continua a escrever sobre a luta sobre o mar, a guerra anti-submarina e a coordenação aeronaval necessária.

Finalmente aborda o fator psicológico, dizendo que o *“ânimo e o entusiasmo com que o aviador, se for da mesma família dos marinheiros, procura protegê-los, ou ajudá-los, assegurar-lhes o êxito; [...] Não actua apenas por dever, mas, mais ainda, por um imperativo sentimental, que lhe dá a vontade inquebrantável de tudo sacrificar ao êxito da missão dos navios que coopera”*.

Alguns dias depois, a 12 de fevereiro, o 2TEN Joaquim Gromicho Boavida emite a sua opinião no *Diário de Lisboa*, com honras de publicação no frontispício e que finaliza ocupando mais de metade da terceira página, com o título *“A Aviação Naval na luta anti-submarina”*.

O seu artigo versa a atividade antissubmarina, dos meios necessários para o seu sucesso e a importância da aviação naval privativa da Marinha. Começa por referir o

comprometimento de Portugal, no quadro da NATO, na luta antissubmarina perante a ameaça do leste da Europa em que *“o avião só por si pouco préstimo tem para o fim primário para a destruição do atacante. Somente a equipa avião-navio de superfície se tem revelado eficiente contra os modernos submarinos”*. Explica vários conceitos da luta antissubmarina e o emprego de aviões para diversas tarefas e, nesta fase, questiona se poderia a Marinha de determinado país operar os seus grupos antissubmarinos sem dispor de uma aviação naval privativa. Diz que a resposta é imediata e irrefutável e só seria possível a uma Marinha que tivesse uma aviação equipada, preparada e administrada debaixo do seu controlo. Dá o exemplo de vários países, focando-se no caso da Holanda *“em que os seus recursos actuais são relativamente modestos”*. Tendo por base a questão da formação de pilotos apresenta, na sua ótica, o tempo e os custos de formação de *“um marinheiro-piloto anti-submarino e um piloto da terceira arma ou universal (designemo-lo assim)”*. As vantagens estariam do lado do operacional formado na Marinha.

Relativamente à questão económica afirma que *“não interessa ao país sobremaneira o preço absoluto da força aérea naval; o que mais lhe interessa é o preço dos serviços prestados relativamente ao custo.*

Finaliza com duas ideias fortes. A primeira revela que *“uma força aérea de cooperação naval, que não esteja integralmente descentralizada e sujeita na preparação, administração e no emprego à Marinha jamais poderá ser eficiente”*. A segunda vertente considera que *“a falta de aviação naval privativa da Marinha transformá-la-á num agrupamento de navios, de poder ofensivo consideravelmente diminuído e cujo poder defensivo fica à mercê do maior ou menor interesse ou perícia, daquilo que poderemos chamar a aviação universal”*.

Ainda n’O *Primeiro de Janeiro*, de 20 de fevereiro de 1952, o CALM Correia Pereira escreve outro artigo subordinado ao tema *“Organização da Aeronáutica Militar”* onde apresenta mais informação relativa à discussão na Assembleia Nacional deste assunto. Para o articulista o *“ponto capital destas propostas [...] é a eliminação pura e simples que [...] se pretende fazer da Aviação Naval. Este facto, pela sua gravidade, merece que lhe seja dada especial atenção, pois nada justifica tal procedimento. Nem a Aeronáutica Militar tem nada a ganhar com os fracos meios de que dispõe hoje a Aviação Naval, nem a Marinha pode cumprir as missões que lhe competem sem aviação própria por ela treinada e guarnecida com pessoal próprio que não seja alheio aos problemas do mar”*.

Sobre as forças aéreas de cooperação com a Marinha diz serem uma *“maneira de mascarar uma necessidade reconhecida, com uma promessa sem valor, pois não resiste ao mais pequeno reparo a ineficácia desta força [...] Que conhecimentos tem das missões próprias da Aviação Naval no mar, tais como, reconhecimento, protecção anti-submarina, torpedeamento, mineiras, etc.? Estes conhecimentos só é possível adquiri-los em escolas especiais próprias, em ligação com os Comandos Superiores da Marinha.”*

Segundo o CALM Correia Pereira o caminho a seguir *“parece ser o inteiramente oposto ao da proposta apresentada. A Aviação Naval, em lugar de ser absorvida, precisa de ser engrandecida, ver criados os seus Comandos Superiores, ter assegurado o recrutamento do seu pessoal e ter o material próprio do qual não excluo o porta-aviões de escolta, cuja aquisição julgo estar absolutamente dentro das nossas possibilidades”*.

Por fim expõe alguns considerandos sobre o Ministério da Defesa que *“não se contenta em ser, como parecia mais justo e sensato, apenas de coordenação, mas deseja ser de concentração com superintendência directa e total sob os três ramos das forças armadas”*.

De novo o *Diário de Notícias*, em dias quase seguidos, traz à estampa três artigos sobre o assunto da *“Reorganização da Aviação Portuguesa”*. O primeiro foi publicado em 7 de março de 1952, da autoria do Major Aero Fernando Resende (sócio do AeCP nº 1158) já avaliado no capítulo anterior¹⁵² e tem como subtítulo *“Atribuições Gerais do Poder Aéreo”*. O segundo artigo, datado de 8 de março de 1952 e assinado igualmente pelo Major Aero Fernando Resende tem o título *“O exemplo alheio e as nossas razões económicas”* foi igualmente avaliado no anterior capítulo.¹⁵³

Três dias mais tarde, 11 de março, o *Diário de Notícias* publica, em primeira página como os dois anteriores, o terceiro artigo sobre a mesma questão, do Capitão-Tenente Soares Perdição com o título *“Depoimento de um Oficial de Marinha”*, em que contra-argumenta alguns dados apresentados pelo Major Resende nos seus artigos anteriores. É taxativo quando afirma que *“o avião é hoje para o navio pelo menos tão importante como a própria artilharia ou o armamento anti-submarino”* e que *“entre o homem do mar e o homem de terra existem manifestas diferenças psicológicas, de caracteres e de conceitos. Em*

¹⁵² Vide supra pp. 62-63.

¹⁵³ Vide supra p. 63.

terra todos somos semelhantes, mas no mar, em plena acção, aquelas diferenças ressaltam nitidamente”.

Seguidamente, diz que com a integração da Aviação Naval no Secretariado da Aeronáutica, *“os aviões anti-submarinos virão na prática a ser tripulados pelos aviadores de terra que receberem aprendizagem das coisas do mar”* e, como tal, *“duvida da cooperação que lhe será prestada”*. Exemplifica com algumas situações mal resolvidas, por falta de coordenação, nos primeiros anos da Segunda Guerra, entre as Marinhas italiana, alemã e inglesa e as respetivas Forças Aéreas. Daí os marinheiros duvidarem *“justamente da sua aviação táctica quando os aviões não sejam tripulados por marinheiros e dependentes dos comandos navais, e assim é que todas as nações que reuniram as forças aéreas fizeram ou estão fazendo regressar à Marinha a aviação privativa”*. Resume dizendo que *“por falta duma aviação cem por cento naval, as missões dos navios podem redundar num desastroso fracasso”*. Aborda ainda o tema da impossibilidade de Portugal ter porta-aviões e, por outro lado, possuir um reduzido número de aviões para a luta antissubmarina.

No início da discussão na generalidade das Propostas na Assembleia Nacional (14 de março de 1952), as partes tinham percebido que se aproximavam momentos decisivos. Em face desta situação, tudo fizeram para *“clarificar”* as ideias aos Deputados, fazendo-lhes chegar documentos com as posições de cada facção.

No dia 14 de março, foi distribuído aos Deputados um documento do 1TEN Mário Noronha, sob o título *“A posição da Aviação Naval”*¹⁵⁴, no qual são explicados os vetores-força da posição da Marinha, a saber:

- Portugal é um país que *“não pode prescindir do mar”* para viver. O *“Governo da Nação”*, em tempo, resolveu o problema da Marinha Mercante e da Marinha de Pesca com benefícios para a economia nacional;
- Portugal, como signatário do Pacto do Atlântico, está integrado numa estrutura militar defensiva em que *“a luta anti-submarina surge-nos assim [como] uma tarefa fundamental a realizar na defesa das comunicações marítimas”*. A nossa Marinha de Pesca necessita de proteção durante a sua faina, que não pode deixar de ser missão das forças portuguesas;

¹⁵⁴ Anais do Clube Militar Naval, jul/set, 1952, pp.305-310.

- *“A defesa da Marinha Mercante é missão da Marinha de Guerra”*. Na luta no mar o *“avião não dispensa o navio como este não pode operar sem a colaboração daquele”*. A necessidade da Aviação Naval é criada pela natureza do serviço a desempenhar e não pelo tipo de plataforma de onde é lançada – a partir de porta-aviões ou de bases em terra;
- Se se enveredar por uma solução que, sem dúvida, irá *“amputar as forças navais de uma das mais importantes parcelas do seu poder militar”* não será por razões económicas pois
 - Os oficiais aviadores são oficiais de marinha mandados especializar em que a sua preparação básica é igual à dos outros seu camaradas, permitindo que eles voltem, quando necessário, a desempenhar funções nas guarnições das forças de superfície e submarinos;
 - O pessoal telegrafista também pertence aos quadros de Marinha;
 - O pessoal para o serviço de *“armamento, electricidade, radioelectricidade (electrónicos), administrativos, saúde, etc. é pessoal dos quadros de Marinha”*, verifica-se que só os mecânicos precisam de recrutamento especial e constituem um quadro à parte;
- As comissões na Aviação Naval, do pessoal de voo pertencente aos quadros de Marinha, são temporárias; podendo parecer um mau aproveitamento de pessoal *“redunda em economia porque permite recuperar pessoal que pela idade, condições de saúde e até por acidentes, não poderá continuar a prestar serviço na Aviação Naval, podendo no entanto fazê-lo na Marinha, evitando-se assim o pagamento de pensões de reserva e de reformas prematuras;*
- No respeitante ao material, as aquisições da Aviação Naval utilizam verbas do Ministério da Marinha. Noutras *“quaisquer condições e para iguais necessidades, as verbas serão iguais e igualmente despendidas pelos cofres do Estado”*;
- As duplicações de meios podem ser evitadas por acordos entre os serviços interessados, como por exemplo com o Serviço Meteorológico Nacional;
- Por não haver motivos económicos e os de ordem técnica serem completamente favoráveis à existência da Aviação Naval que o pessoal desta nunca pediu carta de alforria;
- Apresentação de exemplos da Inglaterra, Estados Unidos, França, Holanda e Itália;

- Termina dizendo que os intuítos da Marinha ao defender a sua Aviação Naval é, em consciência, “*O Bem do Serviço para o Bem da Nação*”.

No dia imediatamente a seguir (15 de março), foi igualmente distribuído aos Deputados um documento intitulado “*Reorganização das forças aéreas portuguesas. Crítica às objecções da Câmara Corporativa*”¹⁵⁵, da autoria do TCOR Aero Venâncio Deslandes (sócio do AeCP nº 1037), MAJ Aero J. S. Corte Real (sócio do AeCP nº 1159) e MAJ Aero Fernando Resende (sócio do AeCP nº 1158).¹⁵⁶

Estas foram algumas facetas da luta entre os ramos da Marinha e do Exército, com os seus prós e contras. Significaram uma extensão oficiosa da disputa oficial nas duas Câmaras da Assembleia nacional, protagonizadas por Procuradores e Deputados.

As partes expuseram os seus argumentos e fizeram o seu papel legislativo, muito embora a decisão política já tivesse sido tomada, cerca de dois anos antes, com a publicação do DL 37909, de 1 de agosto de 1950, que no seu artigo 8º previa a criação do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica a prover logo que fosse decretada a reorganização das forças aéreas. Todo este tempo foi uma antecâmara até ao dia 01 de julho de 1952, data oficial do nascimento das Forças Aéreas em Portugal.

4.3. A vitória da legalidade

Em pleno Estado Novo e não obstante as suas regras políticas muito específicas e restritivas, a legalidade das Instituições da época era suportada pelo edifício legislativo que, passo a passo, foi sendo construído. Esta legalidade, como atributo jurídico de qualquer ação humana das nossas sociedades contemporâneas, é um fator indispensável para tornar realidade projetos mais ou menos duradouros, de maior abrangência ou complexidade.

As Forças Aéreas Portuguesas, como foi nomeado o embrião da atual Força Aérea, tiveram o seu orço a partir do momento da publicação da Lei nº 2055, de 27 de maio de 1952 e da Lei nº 2056, de 2 de junho de 1952, corolários das duas Propostas de Lei apresentadas à Assembleia Nacional pelo Ministro da Defesa Nacional, Fernando Santos Costa. Relativamente ao primeiro diploma legal, escreveu o Coronel Edgar Cardoso,¹⁵⁷ “*constituiu a Carta Magna da Força Aérea Portuguesa*”.

¹⁵⁵ Idem, *ibidem*, pp. 311-325.

¹⁵⁶ Vide supra pp. 63-66.

¹⁵⁷ Edgar Cardoso, *op. cit.*, III Vol., p. 183.

Decorrente destas Leis, o Decreto-Lei nº 38805, de 1 de julho de 1952, regulamenta o Subsecretariado de Estado da Aeronáutica que iria funcionar na Presidência do Conselho e na dependência e sob responsabilidade do Ministro da Defesa Nacional.

A Lei nº 2055 define claramente a missão da Aeronáutica Militar como sendo a *“defesa do espaço aéreo da metrópole e dos territórios de além-mar e a cooperação com as forças terrestres e navais”*. Para este desiderato terá *“forças aéreas para operações independentes e forças aéreas de cooperação, podendo estas ser postas à disposição dos Ministérios do Exército e da Marinha, para emprego pelos respectivos comandos”*. Define também a sua estrutura tutelar e as suas competências.

A divisão aeronáutica militar do território nacional foi implementada em divisões aéreas com o objetivo de facilitar: a preparação e execução das operações de recrutamento, instrução e mobilização das forças aéreas, bem como os recursos e infraestruturas aeronáuticas; a preparação e execução das medidas de defesa aérea do território; e o exercício do comando superior das missões que lhes incumbiam. Esta disposição legislativa de 1952 apenas ocorreu em 1956, através do Decreto-Lei nº 40949, de 28 de dezembro.

A organização geral das forças aéreas previa a realização de operações militares, em qualquer ponto do território nacional ou fora dele, constituindo-se para o efeito agrupamentos com a designação de *“forças aéreas em operações”*, podendo ser integradas nessas forças, fazendo ou não organicamente parte delas, unidades para-quadristas. Considerava a brigada aérea como o tipo de grande unidade conveniente e, em operações, as forças aéreas seriam organizadas e constituídas por pequenas unidades designadas por grupos, esquadras e esquadrilhas. É cometido ao General Chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas a administração superior das suas forças em operações, que recebe os respetivos poderes por delegação do Subsecretario de Estado da Aeronáutica e que, por sua vez, os pode delegar nos seus generais comandantes que operem independentemente.

Em termos hierárquicos, em tempo de paz, a organização das forças aéreas compreendia o Comando-Geral das Forças Aéreas, subordinado ao Chefe do Estado-Maior e na direta dependência deste:

- 1) As forças aéreas para operações independentes;
- 2) As forças aéreas de cooperação;
- 3) As unidades de instrução ou de escola necessárias à preparação daquelas forças.

A organização das forças aéreas deveria prever os seguintes serviços: instrução, transmissões, aplicações radioelétricas, transportes terrestres, manutenção de material de aeronáutica, parque, infraestruturas aeronáuticas, administração e contabilidade.

Num capítulo V, são definidos requisitos respeitantes à instrução das tropas de aeronáutica, nomeadamente os tipos de preparação (militar e auxiliar), locais de formação de quadros e especialistas (Escola do Exército e Escola Naval e na Escola Prática de Aeronáutica para os oficiais; cursos de oficiais e sargentos milicianos da aeronáutica, para oficiais e sargentos do complemento; cursos especializados e nas escolas regimentais, para sargentos e especialistas dos quadros permanentes).

A Lei nº 2056, de 2 de junho de 1952, estipula que eram *“aplicáveis à aeronáutica militar as disposições da lei de recrutamento e serviço militar, com as alterações e aditamentos”* constantes daquele diploma. Abre a possibilidade de *“qualquer cidadão português, originário ou naturalizado, independentemente da sua filiação ou origem,”* a prestar serviço militar na Aeronáutica Militar mesmo *“os naturais das províncias ultramarinas”*.

Define igualmente a duração do tempo de serviço na *“aeronáutica militar”* e as situações relativas à passagem às tropas licenciadas e tropas territoriais, prevendo também as condições de alistamento voluntário nas fileiras, *“com destino ao serviço especial da aeronáutica, antes de atingirem a idade legal do serviço militar, os mancebos da metrópole ou do ultramar”*.

O jornal *República*, na edição de 1 de julho de 1952, na sua página 7, titula uma notícia da seguinte forma: *“As forças aéreas de terra e mar ficam desde hoje dependentes do Subsecretariado da Aeronáutica”*. De facto, o Decreto-Lei nº 38805 deste dia dava corpo ao Subsecretariado de Estado da Aeronáutica, criado pelo art.º 8º do decreto-Lei nº 37909, de 1 de agosto de 1950.

A mesma notícia informava que, desde esse dia, ficavam *“na directa dependência do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica os seguintes serviços:*

a) *Do Ministério do Exército:*

Comando-Geral da Aeronáutica Militar; Depósito Geral de Material Aeronáutico; Oficinas Gerais de Material Aeronáutico; Bases Aéreas nºs 1, 2, 3 e 4;

Grupo Independente de Aviação de Caça; Todas as infra-estruturas aeronáuticas actualmente na dependência do Ministério do Exército.

b) *Do Ministério da Marinha:*

Comando Superior das Forças Aéreas da Armada; Direcção da Aeronáutica Naval; Centro de Aviação Naval de Lisboa; Escola de Aviação Naval Almirante Gago Coutinho; Todas as infra-estruturas aeronáuticas actualmente dependentes do Ministério da Marinha.”

No seu art.º 16º igualmente afirmava que todos os assuntos de administração respeitante às aeronáuticas militar e naval, na dependência dos Ministérios do Exército e da Marinha, ficavam, também, a partir de 1 de julho, sob a direta jurisdição do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica.

Esta mudança estrutural constituía o cerne do diploma legal. As estruturas da Aviação Militar e da Aviação Naval nas suas vertentes de comando, instrução, bases operacionais e apoio de manutenção/logística passavam a ser responsabilidade do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica. Em termos práticos, dava-se a união das forças aéreas dos dois ramos e outro ramo via a luz do dia. Nascia a Força Aérea como terceiro ramo das Forças Armadas, em paridade com o Exército e a Marinha, como Instituição conforme a conhecemos nos dias de hoje.

O mesmo diploma legal confirmava a dependência do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica e definia-lhe a missão de *“superintender na administração, manutenção e preparação das forças aéreas imprescindíveis à defesa do espaço aéreo que cobre o território nacional metropolitano e ultramarino e à cooperação com as forças terrestres e navais”*. O Chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas é nomeado *“principal colaborador e conselheiro técnico em tudo o que respeita ao recrutamento, preparação e mobilização das forças aéreas”* do Subsecretario de Estado da Aeronáutica.

É de referir um facto curioso nesta envolvente legislativa de 1952: o Subsecretariado de Estado da Aeronáutica não foi, de imediato, provido do seu titular do cargo, que foi assumido pelo então Ministro da Defesa Nacional, Santos Costa. Posteriormente, por Decreto nº 40250, de 7 de julho de 1955, foi nomeado o Major do Estado-Maior Kaúlza Oliveira de Arriaga.

O Conselho Superior da Aeronáutica (art.º 12º), destinado a emitir pareceres sobre os problemas respeitantes à organização e preparação das forças aéreas, era presidido pelo Ministro da Defesa Nacional e tinham ainda assento o Subsecretario de Estado da Aeronáutica, o Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, o Chefe e Subchefe do Estado-Maior das Forças Aéreas, os Chefes do Estado-Maior do Exército e Naval, o Diretor-Geral da Aeronáutica Civil e um Diretor do Subsecretariado que servia de secretário.

Dispõe ainda sobre a integração do pessoal dos quadros permanentes que transitam dos Ministérios do Exército e da Marinha e, por fim, publica o Quadro Orgânico do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica que, no seu total, perfazia 95 elementos entre militares e civis.

No último dia do ano de 1952, foi publicado o Decreto-Lei nº 39071 onde se estabelecem *“as normas gerais relativas a quadros e efetivos da aeronáutica militar em tempo de paz”*, completando-se desta forma o *“conjunto de normas fundamentais que definem a ossatura de qualquer organização militar em tempo de paz: organização geral, recrutamento e serviço militar e quadros e efetivos”*.

A esta *“fase de ajustamento orgânico”*¹⁵⁸ de muito trabalho organizativo e enquadramento legislativo, as Forças Aéreas Portuguesas ainda foram sujeitas a inovações normais como o foram a integração da capacidade radar aplicada à Defesa Aérea e à chegada da era do jato em Portugal.

O ano de 1955, para além da assunção do cargo de Subsecretário de Estado da Aeronáutica por parte do então Major Kaúlza de Arriaga, em 7 de julho, está igualmente marcado pela integração das Tropas Paraquedistas na Força Aérea pelo Decreto-Lei nº 40394, de 23 de novembro, ficando instalado o seu aquartelamento junto à BA3, em Tancos.

No final do ano de 1956, pelo Decreto-Lei nº 40949, de 28 de dezembro (que revogou o Decreto-Lei 38805, de 28 de junho de 1952), assiste-se a um reajustamento dos serviços da Aeronáutica Militar justificado pela *“experiência adquirida em quatro anos de vida da força aérea como ramo independente das forças armadas”*.

De referir que pela primeira vez é usada, em diplomas legais, a notação *“força aérea”* em lugar de *“forças aéreas”*, nomeadamente no art.º 1º deste Decreto-Lei quando expressa

¹⁵⁸ Como lhe chamou o Coronel Edgar Cardoso na sua obra *História da Força Aérea Portuguesa*.

“A aeronáutica militar ou força aérea tem por missão fundamental a defesa do espaço aéreo do território nacional (...)”.

É instituído o Estado-Maior da Força Aérea e uma Comissão Técnica da Força Aérea com *“funções consultivas sobre todos os assuntos importantes para a eficiência da força aérea”*, especialmente sobre promoções, com exceção das de oficial general, condecorações e alguns aspetos da Disciplina Militar. É criado um Serviço de Saúde e definidas as Regiões Aéreas, conforme já abordado acima.

CONCLUSÃO

A Força Aérea sempre representou o futuro durante o desenrolar do século XX, da mesma forma que a Aviação, militar ou civil, sempre foi vista como sinal de progresso e evolução, desde o início do século anterior até aos nossos dias. A inovação galopante da conquista do Ar foi de tal modo alicerçada em avanços e progressões geométricas que, nos tempos que correm, a mesma conquista transformou-se em aeroespacial, ultrapassando as melhores expectativas da primeira metade do século anterior. Todos estes factos podem ser entendidos como uma revolução, construída de uma forma pensada, lenta, baseada nos insucessos e nas vitimas, mas também na inovação, na qualidade, na engenharia, nos sucessos obtidos em situações práticas como a Guerra, como qualquer atividade humana. Como muito bem referiu o Alferes aviador Barão da Cunha, muito do sucesso da aviação, quer em Portugal quer no mundo inteiro, alimentou-se da atividade dos “loucos” que nunca conheciam o dia seguinte dado o alto risco da condução daquelas, pouco fiáveis, máquinas voadoras mais pesadas que o ar. Na vida portuguesa do século XX, o Aero Club de Portugal é sinónimo de conhecimento da problemática do Ar, sinal de acompanhamento da revolução produzida pela Aviação e associação agregadora de um conjunto de pessoas que, com muita competência aeronáutica, souberam conduzir o processo de criação da Força Aérea em Portugal.

A sensibilidade dos irmãos Orville e Wilbur Wright para desenvolver as suas ideias aéreas, com início nos planadores e que depois avançaram para voos motorizados, poderá ter constituído o motor de arranque de toda uma máquina poderosa que é a aviação, pese embora alguma controvérsia sobre a questão se foram os primeiros a voar, com controlo, uma máquina aérea. Encontrando-se no centro das decisões mundiais, a Europa também demonstrou ter a sua quota parte nesta evolução. Em Paris, o brasileiro Alberto Santos Dumont, considerado por muitos o pai da aviação, nos finais do ano de 1906, conseguiu fazer descolar um veículo pelos seus próprios meios, voar umas poucas centenas de metros e ver homologado o seu voo pelo Aero Club de França. Ainda em França, em 25 de julho de 1909, Blériot conseguiu um feito notável ao fazer a travessia do Canal de Mancha, em

aeronave mais pesada que o ar. Pelas expectativas criadas à época, este foi um feito de grande cariz geográfico, político e militar.

Embora encostado neste canto da Europa, Portugal não se fez rogado e, em 27 de outubro de 1909, em Lisboa, o francês Armand Zipfel efetuou um “salto aéreo num avião” de poucos metros, o que não lhe conferiu oficialmente grande relevo. Já no ano seguinte, em 27 de abril, na zona de Belém, Julian Mamet efetuou o primeiro voo oficialmente registado em Portugal, utilizando um avião “Blériot XI”.

Ao mesmo tempo, os entusiastas da aeronáutica decidiram criar o Aero Club de Portugal (AeCP) em dezembro de 1909, tendo por base militares da arma de Engenharia, alguns dos quais eram já conhecedores da problemática da Aerostação, como era o caso do Coronel de Engenharia Fernando Eduardo de Serpa Pimentel¹⁵⁹, o Tenente Coronel de Engenharia Hermano de Oliveira,¹⁶⁰ o Capitão Visconde de Asseca e o Capitão de Engenharia Pedro Fava Ribeiro de Almeida.

Em termos militares, a arma de Engenharia tudo tentou para que esta nova plataforma militar fosse controlada por eles. Este domínio tornou-se uma realidade pela inclusão de militares engenheiros em comissões, júris e outros centros de decisão como, por exemplo, o comando da Escola de Aeronáutica Militar, em Vila Nova da Rainha, exercido pelo Coronel Hermano de Oliveira, que ao mesmo tempo assumia o cargo de Presidente do Aero Club de Portugal.

Já em presença do regime republicano, o tribuno Dr. António José de Almeida apresentou na Câmara dos Deputados, em junho de 1912, um projeto com o fim de dotar o país de uma aviação militar, coisa que não obteve aprovação. Não obstante, foi nomeada uma Comissão Militar para estudar as condições de aquisição de aeroplanos para o Exército. Da sua constituição retira-se que dos seus sete elementos, seis eram membros do AeCP. No seu relatório é proposta a *“criação de uma Escola Aeronáutica Militar, compreendendo uma secção naval e dispondo de todos os elementos para a instrução de um núcleo de pessoal (pilotos, observadores e mecânicos) e bem assim de pessoal destinado à manobra, preparação e conservação de material existente e a adquirir.”* Constata-se que existe um controlo silencioso das elites da arma de Engenharia em todo o processo de criação da Aviação militar.

¹⁵⁹ Primeiro presidente do AeCP.

¹⁶⁰ Foi o primeiro comandante da Escola de Aeronáutica Militar, em Vila Nova da Rainha.

Este fervilhar de notícias e entusiasmo aeronáutico alarga-se à sociedade civil que, através de subscrições públicas e ofertas, consegue participar na aquisição de várias aeronaves que, a partir de 1916, integraram a Aviação Militar. Esta intervenção passou pelos jornais como “O Século” ou “O Comércio do Porto”, ou mesmo pelo Partido Republicano Português.

Na verdade, a todo este entusiasmo faltava o suporte legal que chegou finalmente com a publicação, em 14 de maio de 1914, da Lei nº 162 que no seu art.º 1º institui a criação de uma escola de aeronáutica, que se denominará “*Escola Aeronáutica Militar*”, com o propósito essencial de “*instruir pessoal de pilotagem, mecânicos e mais especialistas do serviço aeronáutico*”. Este diploma constitui um marco recentemente comemorado com a chancela do “*Centenário da Aviação Militar em Portugal*”.

Vila Nova da Rainha foi a localização da novel Escola Aeronáutica Militar, que foi inaugurada no primeiro dia de agosto de 1916, sendo provida dos oficiais aviadores que frequentaram o curso de pilotagem, a partir do segundo semestre de 1915, nos Estados Unidos, Inglaterra e França e tendo como chefe da instrução o 1TEN Artur Sacadura Cabral. No primeiro curso efetuado em Vila Nova da Rainha foram brevetados 13 militares de que se destacam o TEN de Engenharia Sarmiento de Beires, prestigiado piloto das viagens a Macau e no Atlântico Sul e o TEN de Cavalaria Jorge Gorgulho, primeiro aviador a voar em Moçambique e a primeira vítima da Aviação Militar Portuguesa (8 de setembro de 1917). A maioria destes novos pilotos embarcou para França ou Moçambique, para colaborar no esforço de guerra contra os alemães nestas duas paragens.

Entrementes, a Aviação Naval que tinha tido uma criação paralela à Aeronáutica Militar em 1914 (Lei nº 162) quando referia a existência de uma “*uma secção naval*”, inicia um processo para se tornar independente com a publicação, em 28 de setembro de 1917, do diploma legal de criação do Serviço e a Escola de Aviação da Armada. A Marinha passou a ter asas. Foi criado o Centro de Aviação Marítima no Bom Sucesso, junto à Torre de Belém, e feitas aquisições de material aeronáutico como sejam três hidroaviões “F.B.A.” (Franco-British Aviation) Tipo B a que se juntaram cinco hidroaviões “Tellier” T-3. Terminada a Grande Guerra, em finais de 1918, a Marinha tomou posse da Área Militar de S. Jacinto (que tinha sido utilizada pelos franceses) e com as aeronaves de S. Jacinto e de Ponta Delgada (utilizadas pelos americanos durante o conflito findo) adquiridas pelo Estado Português,

nomeadamente dez hidroaviões DD-8 e dois GL-40 em Aveiro e quatro Curtiss HS-1 nos Açores. Continuou a aquisição de material com a chegada de dois hidroaviões “Felixtowe F-3”, em 1920, e mais três “Fairey III-D”, em princípios de 1922, todos provenientes de Inglaterra, que foram utilizados nas viagens aéreas da década de 1920 de que se destacam a primeira ligação aérea à Madeira (1921) e a viagem Lisboa-Rio de Janeiro em 1922, de Sacadura Cabral e Gago Coutinho.

A Marinha foi-se autonomizando com a criação da Escola de Aviação Naval Almirante Gago Coutinho (20 de maio de 1925) tendo a formação de pilotos, que era efetuada no estrangeiro (França, Estados Unidos, Inglaterra e Itália), passado a ser feita no Centro do Bom Sucesso em Lisboa.

A década de 1920 é muito preenchida em termos de eventos aeronáuticos importantes. A Escola Militar de Aviação muda-se para a Granja do Marquês (em 1920) e passa a ser comandada, pela primeira vez, por um homem da Aeronáutica, um dos pioneiros da Aviação, o Major Cifka Duarte, em vez dos militares da arma de engenharia. Por outro lado, um grande passo é dado pela Aeronáutica Militar quando, em setembro de 1924, passa a ser uma nova arma ao mesmo nível da Infantaria, Cavalaria, Engenharia e Artilharia. Era a 5ª arma do Exército.

Ainda nesta década, como refere Viriato Tadeu na sua obra, passou a existir “*uma psicopatia dos raids*”, que se prolongaram na verdade entre 1919 e 1936. Com os poucos recursos técnicos disponíveis, tentavam-se autênticos feitos aeronáuticos só possíveis de concretização pela existência de um desmedido espírito aeronáutico e um espírito aventureiro bem português. Começou-se pelas viagens de trânsito de aviões entre França, e depois Inglaterra, para Lisboa, nos anos de 1919 e 1920, para viagens mais elaboradas e planeadas como foram as de Sacadura Cabral, Gago Coutinho e Ortins de Bettencourt entre Lisboa e a Madeira, em março de 1921, tripulando um hidroavião “Felixtowe” F-3. Esta viagem serviu de teste a um dos maiores feitos aeronáuticos portugueses: a Travessia do Atlântico Sul, entre março e junho de 1922, pelos mesmos Sacadura Cabral e Gago Coutinho, acompanhados de algumas inovações tecnológicas de navegação aérea.

Sarmento de Beires e Brito Pais, após tentarem, sem autorização superior e sem sucesso no seu final, a viagem Lisboa-Madeira, em outubro de 1920, avançam para uma nova viagem entre Vila Nova de Milfontes e Macau na primavera de 1924, desta vez com o

mecânico Manuel Gouveia, utilizando um avião “Bréguet” 14-A-2 batizado de “Cavaleiro Negro”.

Continuou a saga das viagens em 1925 com o trajeto Lisboa-Guiné e, em 1927, o Major aviador Sarmiento de Beires, o Capitão geógrafo Jorge Castilho e o mecânico Manuel Gouveia, num projeto inicial de viagem aérea à volta do mundo, efetuaram a Travessia Aérea Noturna do Atlântico Sul, em março de 1927, tripulando um hidroavião bimotor “Dornier Wal”, de nome “Argos”, voaram de da ilha de Bubaque, no arquipélago dos Bijagós, na noite de 16 para 17 de março de 1927, amarrando em Fernando Noronha. Desta ilha voaram até ao Rio de Janeiro.

Em 1928, foi feita a viagem de ligação Lisboa-Guiné-S. Tomé-Angola-Moçambique; em 1930, o Capitão Moreira Cardoso e o Tenente Sarmiento Pimentel voaram de Lisboa a Goa; em 1931, o Tenente Humberto da Cruz e o civil Carlos Bleck fizeram a viagem Lisboa-Guiné-Angola e volta. Este mesmo civil Carlos Bleck, no ano de 1934, fez um voo solo entre Lisboa e a Índia e, no mesmo ano, o Capitão Humberto da Cruz e o 1SAR mecânico Lobato percorreram a viagem mais extensa entre Lisboa e Timor e volta com passagem por Macau e Índia. Por fim, entre os finais de 1935 e o mês de abril de 1936, foi feito o Cruzeiro Aéreo às Colónias, sendo utilizados vários aviões.

Em termos aeronáuticos, no período de 1928 a 1934, não houve formação de pilotos aviadores em Portugal. Só em 1935 se recomeçou a instrução, sendo brevetados, pela primeira vez, praças de pré, muitos dos quais serviram na aviação militar franquista durante a Guerra Civil espanhola.

O período de 1936 a 1945 foi de grande conflitualidade na Europa. A Guerra Civil de Espanha e a Segunda Guerra Mundial provaram o que de pior pode concertar a mente humana. Nestes dois conflitos, mas com maior incidência na Segunda Guerra, o Poder Aéreo foi levado ao extremo das suas capacidades. Utilizando características muito próprias como são a velocidade, o alcance, o poder de manobra e a flexibilidade, enquadradas numa estrutura de comando e controlo, rentabilizaram as operações militares com enorme sucesso para os aliados. A utilização tática e estratégica da aviação foi decisiva no desfecho do conflito, como aliás já o tinha transmitido, em menor escala, em 1918, quando do desenlace da Primeira Grande Guerra.

A *blitzkrieg* alemã de 1939 foi apoiada pela vertente tática da Luftwaffe, que já não foi capaz de responder da mesma forma na Batalha de Inglaterra onde os ingleses obtiveram supremacia. Por sua vez, a aviação estratégica aliada encarregou-se de atacar as posições de retaguarda alemã, destruindo a sua capacidade industrial e atingindo as suas populações e a relativa paz social que viviam em presença de um conflito daquelas dimensões. O mesmo se passou com a situação no Japão onde a força aérea estratégica americana se encarregou de dobrar a capacidade da máquina militar nipónica.

A manutenção do estado de neutralidade de Portugal, assumido politicamente por Salazar, foi assaltado por um conjunto de dúvidas americanas sobre uma intervenção alemã nos Açores, com a conseqüente tomada de poder no Atlântico Norte. O presidente Roosevelt manifestou as suas intenções, que poderiam passar pela tomada das ilhas açorianas, para impedir veleidades germânicas no Atlântico Norte. Em face deste cenário, Salazar trata de enviar militares, em junho de 1941, para os Açores que incluíam uma força de aeronáutica com meios aéreos. O empolamento da situação militar nos Açores só se desvaneceu com o acordo luso-inglês (em 1943) para que um destacamento da Royal Air Force britânica pudesse basear as suas forças nos Açores, para patrulhar o Atlântico e participar em missões de luta antissubmarina. Em consequência dessa abertura obtida do governo português, a partir de 1943, a Aeronáutica Militar e a Aviação Naval começaram a receber muitas aeronaves, por cedência da Inglaterra.

No pós Segunda Guerra a situação política e militar mundial manteve-se instável com a criação da NATO, em 1949, e do Pacto de Varsóvia, em 1955, com a confrontação entre blocos a dar corpo à Guerra Fria. Portugal, como país fundador da NATO, teve que se adaptar à doutrina desta Organização, nomeadamente na existência de duas aviações militares orgânicas, pelo que tudo indicava a necessidade da fusão numa única Força Aérea, tanto por razões económicas como de emprego de meios.

Esta reorganização da Aeronáutica Militar em Portugal não foi um processo fácil nem pacífico, tendo muitos apoiantes no Exército e grande número de opositores na Marinha. É perante este cenário que se deve acompanhar a atividade do AeCP, principalmente desde o ano de 1937, ano do nascimento da *Revista do Ar*, plataforma de comunicação associativa a partir da qual muito do esforço dos apoiantes de uma Força Aérea independente se fez notar, de uma forma silenciosa, persistente, quase diríamos “clandestina” ou informalizada.

Muitos nomes e muitos “Homens” empenharam-se nesta “Causa do Ar”, manifestaram-se por um ideal que pensaram ser o futuro. O Aero Club de Portugal, como núcleo agregador de muitos aviadores, nos finais da década de 1930 e nas décadas de 1940 e 1950, sempre foi dirigido, em termos de órgãos sociais, por militares da Aeronáutica Militar. Neste período, nomes como o do General Alfredo Cintra, do General Carlos Costa Macedo, Capitão Humberto Pais, Tenente Edgar Cardoso, Tenente-Coronel Carlos Beja, Tedeschi Bettencourt, entre outros, todos militares da Aeronáutica Militar do Exército, foram eleitos e exerceram atividade associativa no AeCP, tanto na Direção como na Mesa da Assembleia Geral. De modo inverso, no mesmo período de tempo, não se vislumbram militares da Marinha nos órgãos sociais do AeCP e os poucos sócios admitidos, pertencentes ao “botão de âncora”, representam um valor muito residual. Este absentismo de militares da Marinha, no período referido, constitui uma incógnita. Poder-se-ão atribuir motivos a uma certa autonomização ao nível do recrutamento, formação e operacional entre as duas Aviações, Aeronáutica Militar e Aviação Naval; pela consciência de grupo da Armada e adesão a organizações corporativas próprias da Armada; ou, ainda, em último caso, pela verificação do poder assumido pelos oficiais da Aeronáutica Militar na direção do AeCP.

Ora, perante este contexto pode depreender-se que o AeCP foi, de facto, um órgão aglutinador de vontades, funcionando como grupo de pressão, de uma forma silenciosa, para sedimentar entre pilotos aviadores a necessidade de avançar para a criação da Força Aérea como terceiro ramo das Forças Armadas, com reflexos na política editorial da Revista do Ar. Como refere o Major de Aero Fernando Resende *“esta pobre Aviação portuguesa nem sequer tem a honra de poder contar com um homem das fileiras na Assembleia Nacional”*, significando com esta declaração a falta de efetivos defensores da “Causa do Ar” em locais de decisão institucionais como era, por exemplo, a Assembleia Nacional à época, torna importantíssimo o papel desempenhado pelo Aero Club de Portugal em toda a conjuntura da criação da Força Aérea em meados do século anterior. No interior de uma associação de cariz civil como é o Aero Club de Portugal, com fins de desenvolvimento da Aeronáutica, legal perante o Estado Novo e a situação política vigente, agregaram-se muitos militares aviadores defensores da sua nobre causa porque perceberam que seria a forma de conseguir projetar as suas ideias e atingir os seus objetivos. É de sublinhar que estes militares de Aeronáutica, sócios do AeCP, nesta luta pelo nascimento de uma Força Aérea independente

representavam o conhecimento e o saber fazer da Aviação da época. Tinham a perfeita consciência que a sua experiência acumulada se materializava na sua competência técnica e teórica, daí publicarem artigos aeronáuticos de valia confirmada, sendo as suas posições consideradas como de relevo. Desta forma, como a definiu o filósofo francês Gilbert Durand, tornaram interdependentes o conhecimento ou sabedoria à habilidade técnica e uma atitude entendida como identidade e grande determinação para atingirem os seus propósitos.

No primeiro número da *Revista do Ar* (outubro de 1937), o seu diretor Alferes aviador Barão da Cunha empreendeu um caminho editorial perfeitamente orientado no apoio à criação de uma Força Aérea independente dos outros ramos das forças armadas em Portugal. Nos números subsequentes muitos artigos foram escritos, acompanhando e tirando partido da situação militar e política que se estava a desenrolar, para reiterar a necessidade de uma Força Aérea independente.

O Capitão Aero Ponte Rodrigues (número 74, de junho de 1944) defende que a *Arma Aérea* “desenvolveu-se e adquiriu tão grande importância que levou algumas nações a verem nela a sua grande arma do futuro”. O Tenente Aero Mendes Quintela (número 91, de janeiro/fevereiro de 1946) escreveu que “o extraordinário desenvolvimento verificado [pela Aviação] elevou-a à categoria de Força Armada com igual importância das Forças Terrestres e das Forças Navais”, daí concluiu que “a defesa do nosso Império tem que basear-se, por igual, nas forças de Ar, Mar e Terra”. No número 107, de agosto de 1947, transcreve-se a parte final de um discurso do Brigadeiro Craveiro Lopes na Assembleia Nacional onde este diz que gostaria de “assistir à criação de um grande departamento de defesa nacional onde poderiam viver irmanadas no mesmo desejo, na mesma aspiração, no mesmo sentir, o exército, a marinha e a aviação”. O Capitão da Aero Machado de Barros (nº 110 da Revista do Ar) considerou que “provocar a criação do MINISTÉRIO DO AR é um acto de importância transcendente para a vida e defesa do Império. Esperamos que esse facto, deixe um dia de ser uma esperança que ainda se vislumbra para ser uma realidade para Bem da Nação e da Aviação”. Já no ano de 1948 (no nº 113 da Revista do Ar) considera “a força aérea co-igual com o poder terrestre e marítimo”. No nº 114, do mês de março de 1948, Edgar Cardoso lembra que a “Revista do Ar” tem sido “um dos paladinos da independência das nossas Forças Aéreas – não por mera ideologia, mas por certeza de tal facto melhor servir os

interesses da Nação”. No mesmo nº 114 da Revista do Ar o Capitão de Aero Armando de Sacadura Falcão conclui o seu trabalho propondo duas medidas para um melhor ajustamento das atividades aéreas portuguesas: “1º - A aeronáutica militar de terra e mar passasse a ser uma única força armada, independente do Exército e da Marinha (Força Aérea Nacional). 2º - As actividades aeronáuticas militares e civis fossem superiormente dirigidas por um só departamento do Estado (Ministério ou Subsecretariado do Ar)”.

No número 135 (janeiro de 1950), novamente Edgar Cardoso, de uma forma alegórica, refere-se a “um mero caso de família. Trata-se de três irmãs: duas adultas e em idade casadoira e uma outra acabada de nascer. Esta última foi crescendo; os anos foram passando e atingiu a maioridade por sua vez. Actualmente todas têm a mesma altura e o mesmo direito de viver”. No nº 138, de abril de 1950, sobre a existência de um Subsecretariado da Aeronáutica e da sua importância no contexto do país, é referido que o Subsecretariado da Aeronáutica justifica-se pelo “valor da aviação como força aérea ao serviço da soberania nacional e como meio de transporte ao serviço das ligações com os outros povos; fórmula mais adequada para uma reorganização aeronáutica, cujos serviços estão hoje assaz disseminados por vários ministérios e, finalmente, - a força das suas tradições históricas, pelo importante contributo dos Portugueses em prol do desenvolvimento da Navegação Aérea”.

Humberto Delgado pode ser considerado um “Homem” particular e com várias facetas na defesa da “Causa do Ar”. Em presença do seu percurso aeronáutico, sempre se mostrou uma personagem diferente e exigente, com ideias muito bem estruturadas, com grande capacidade de trabalho e alto grau de empenhamento em todas as áreas de intervenção. Num período de três décadas (1928-1958), teve uma vida cheia de atividades e uma intervenção a fundo em várias questões aeronáuticas do país. Embora ligado umbilicalmente à Aeronáutica Militar, teve um papel estruturante na Aviação Civil e Comercial. Após ter tido uma participação no “28 de maio de 1926”, termina o curso de piloto aviador na Granja do Marquês, em 1928. Completa o Curso de Estado-Maior, ainda não tinha trinta anos, e passa pela Mocidade Portuguesa onde teve um papel importante na criação de escolas de aviação com e sem motor. Assumiu a direção do curso de Aeronáutica, na Escola do Exército, berço de futuros aviadores portugueses. Aos microfones da recentemente criada Emissora Nacional proferiu algumas palestras (1936) e, posteriormente, comentários quinzenais de

situação da Segunda Guerra. De 1941 a 1943, teve um forte papel na negociação com os ingleses sobre o acesso e utilização dos Açores. Dirigiu o Secretariado da Aviação Civil (1944-1946), criou os Transportes Aéreos Portugueses e a Linha Aérea Imperial. Representou Portugal na ICAO (1947-1950), foi Adido Militar em Washington e Representante português na NATO (1952-1957) e Diretor-Geral da Aeronáutica Civil (1957-1958).

Todo o seu trajeto militar, de conselheiro diplomático e de direção ao nível da aviação civil foram-se tornando frentes da “Causa do Ar” e fontes de sedimentação do seu propósito de trabalho a favor da criação da Força Aérea.

O ano de 1952 foi crucial para o nascimento das Forças Aéreas Portuguesas e Humberto Delgado foi interveniente direto nesse processo. Foi o “*Digno Procurador*” e único “Homem” de Aeronáutica na Câmara Corporativa, desempenhou um papel preponderante como relator do processo inerente às Propostas de Lei nº 186-V (Organização Geral da Aeronáutica Militar) e nº 187-V (Recrutamento e Serviços Militares nas Forças Aéreas) enviadas, para debate e aprovação, para a Assembleia Nacional pelo Ministro da Defesa Nacional, Fernando Santos Costa. Embora fosse o único elemento militar de Aeronáutica naquela Câmara, demonstrou uma atitude arrojadada perante a oposição dos oficiais de Marinha e demais apoiantes, tendo sido, por um lado, um testa-de-ferro das propostas de Salazar e Santos Costa, defendendo-as com galhardia, e por outro uma forma de materializar um desejo pessoal muito forte de ver nascer a Força Aérea. Foi uma das principais “Causas do Ar” pelas quais se bateu no seu período militar.

O Parecer apresentado originalmente por Humberto Delgado teve muitas reticências dos representantes e apoiantes da Marinha na Câmara Corporativa, que não pensavam perder a sua vertente aérea. Marcello Caetano, defensor igualmente de uma Força Aérea independente dos outros ramos, teve uma intervenção conciliadora e cooperativa com Humberto Delgado, ao nível da Câmara Corporativa, na elaboração do Parecer sobre as duas Propostas de Lei. Já na Assembleia Nacional os debates foram muito acalorados, com alguma polémica e subjetivismo à mistura. Vários grupos de pressão se fizeram mostrar, tanto ao nível parlamentar como na comunicação social da época, onde as posições extremadas eram apresentadas sem meio termo.

O edifício legal da Força Aérea começou a ser construído por etapas. Na sequência das Propostas enviadas para a Assembleia Nacional são promulgados dois diplomas legais que

consagram a organização geral da Aeronáutica militar (Lei nº 2055, 27 de maio de 1952) e o recrutamento e serviços militares nas forças aéreas (Lei nº 2056, 2 de junho de 1952). A Lei nº 2055 definia no art.º 1º que para o fim essencial *“da defesa do espaço aéreo da metrópole e dos territórios de além-mar”* a aeronáutica militar *“terá forças aéreas para operações independentes e forças aéreas de cooperação”* podendo estas ser postas à disposição dos Ministérios do Exército e da Marinha para emprego pelos respectivos comandos. Estes diplomas constituíram a *“Carta Magna”* do novo ramo das Forças Armadas Portuguesas.

Contudo, o verdadeiro e real despertar das Forças Aéreas foi o Decreto-lei nº 38805, de 1 de julho de 1952, que veio regulamentar de vez o Subsecretariado de Estado da Aeronáutica decretando a sua dependência do Ministro da Defesa Nacional com a missão de *“superintender na administração, manutenção e preparação das **forças aéreas** imprescindíveis à defesa do espaço aéreo que cobre o território nacional metropolitano e ultramarino e à cooperação com as forças terrestres e navais”*. Para tanto, mandou ficar sob a jurisdição do Subsecretario de Estado da Aeronáutica, desde esse dia 1 de julho, toda a estrutura de comando, Escolas de Aviação, Bases Aéreas e infraestruturas aeronáuticas dependentes dos Ministérios do Exército e da Marinha. Esta data passou a ser comemorada anualmente como o Dia da Força Aérea.

Cerca de quatro anos mais tarde, pelo Decreto-Lei nº 40949, de 28 de dezembro de 1956, baseando-se na experiência até então adquirida na *“vida da **força aérea** como ramo independente das forças armadas”*, foram efetuados reajustamentos na organização prevista pelo diploma anterior.

Em suma, voltamos à expressão futuro. Tudo o que ficou demonstrado atrás apresentou um conjunto de degraus de evolução sempre voltados ao futuro. A Aviação usou os poucos conhecimentos da Aerostação e avançou à procura da evolução exponencial dos seus conhecimentos tecnológicos, do seu futuro. O Poder Aéreo que se foi sedimentando lentamente desde o fim da Grande Guerra, tornou-se maduro e experimentado com a Segunda Guerra Mundial e, desde então, evoluiu para Poder Aeroespacial, construiu o seu futuro. Para estes fatores de desenvolvimento muito contribuiu a aviação militar mundial. A Aviação sempre foi um berço de aventureiros, no início um pouco *“loucos”*, mas muito virados para uma realidade que sabiam ser o futuro.

O Aero Club de Portugal faz parte deste futuro, pela novidade da sua criação em dezembro de 1909 e pelas consequências que arrastou com a sua atividade, desde o início, em prol da Aviação em Portugal. Afigura-se-nos difícil uma evolução tão rápida da Aviação em Portugal se não tivessem existido um Capitão Pedro Fava Ribeiro de Almeida e outros seus camaradas. Da mesma forma, passados cerca de trinta anos, o Alferes aviador Barão da Cunha e restantes correligionários aeronáuticos que se seguiram trabalharam afincadamente pelo futuro da Aviação e, particularmente, da Força Aérea como ramo independente das Forças Armadas em Portugal. Nos meados do século XX, o Aero Club de Portugal voltou a estar na primeira linha da construção do futuro que hoje conhecemos. Congregou um sem número de figuras que contribuíram, de uma forma silenciosa, mas efetiva, para o nascimento da Força Aérea. Ajudaram a transformar, organicamente, a conquista da terceira dimensão. Estes “Homens”, conseguiram entregar a Carta para Garcia.

A Força Aérea significou o futuro à data da sua criação. O que sempre foi entendido como o futuro comprovou-se ser uma atividade com futuro, entendido como sinal de sucesso, de procura contínua, de conhecimento, de valor e de evolução.

No primeiro número da *Revista do Ar* (outubro de 1937), o seu diretor Alferes aviador Barão da Cunha foi muito claro nas suas intenções quanto ao futuro. Esperava “*demonstrar e defender o direito que assiste à Aeronáutica Portuguesa de enfileirar ao lado do Exército e da Marinha no desempenho da elevada missão da defesa da Pátria*”.

O futuro conseguiu provar que o Aero Club de Portugal foi importante para a Aeronáutica em Portugal e que teve influência direta no nascimento da Força Aérea Portuguesa.

BIBLIOGRAFIA

FONTES:

- ACTAS das Assembleias Gerais do Aero Clube de Portugal 1938 – 1954.
- ANAIS DO CLUBE MILITAR NAVAL, Lisboa, Edições de 1910-1954.
- ARQUIVO Histórico-Parlamentar, Assembleia da República, Lisboa.
- ARQUIVOS documentais do Aero Club de Portugal, Lisboa.
- DIÁRIO das Sessões nº 137, Assembleia Nacional, Lisboa. (15Mar1952).
- DIÁRIO das Sessões nº 138, Assembleia Nacional, Lisboa. (19Mar1952).
- DIÁRIO das Sessões nº 139, Assembleia Nacional, Lisboa. (20Mar1952).
- DIÁRIO das Sessões nº 140, Assembleia Nacional, Lisboa. (21Mar1952).
- ESTATUTOS DO AERO CLUB DE PORTUGAL, Lisboa, Governo Civil de Lisboa – 3ª Repartição, Pº nº 116, 20SET1937.
- Livro de Presenças em Assembleias Gerais do Aero Clube de Portugal 1938 – 1954.
- MNE (Coord.), *Dez anos de política externa: a nação portuguesa e a segunda guerra mundial*. Vol. VIII. Ministério dos Negócios Estrangeiros. Lisboa: Imprensa Nacional, 1936 - 1947.
- *REVISTA DO AR*, Lisboa, 1937-1953, Aero Club de Portugal;

ESTUDOS:

- ALMEIDA, Manuel de Campos, Dez Décadas de Força Aérea, Crónicas Bibliográficas, *Revista Militar*, nº 2566, Lisboa, novembro de 2015.
- BARROS, Manuel Machado de (CAP), O Poder Aéreo. In *Revista do Ar*, nº 113, fevereiro 1948.
- BISPO, António J. (TGEN), A NATO e a Força Aérea Portuguesa, Lisboa, *Revista Nação e Defesa*, nº 89, 2ª série, pp. 121-147, 1999.
- BISPO, António J. (TGEN), *Da Estratégia Aérea. Uma abordagem informal*, Cascais, Tribuna da História, 2013.
- BOAVIDA, Joaquim Gromicho (2TEN), *A aviação naval na luta anti-submarina*. **Diário de Lisboa**. (12Fev1952), p. 1.
- CARDOSO, Edgar Pereira da Costa — *História da Força Aérea*, 3 vols., Lisboa, Estado-Maior da Força Aérea, s. d. (1980-1984).

- CARRILHO, Maria, ROSAS, Fernando e et al, *Portugal na Segunda Guerra Mundial*, Lisboa, Publicações D. Quixote, 1989.
- CHAGAS, Francisco, TCOR de Aero, Operações Aeroterrestres (Cooperação), Lisboa, Revista Militar, nº 7, Jul 1953. Disponível em <http://arquivodigital.defesa.pt/Images/winlibimg.aspx?skey=&doc=340480&img=14935>.
- CHAGAS, João, *Diário 1915-1916-1917*, Lisboa, Parceria António Maria Pereira, Livraria Editora, 1929. Disponível em: http://purl.pt/25015/4/br-11268/br-11268_item4/br-11268_PDF/br-11268_PDF_24-C-R0150/br-11268_0000_1-248_t24-C-R0150.pdf
- DELGADO, Humberto, *Memórias de Humberto Delgado*, Alfragide, Publicações D. Quixote, 1991.
- *DESENVOLVIMENTO das Forças Aéreas e a criação em Portugal do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica*. Diário Popular. Lisboa. (29Jan1952), p. 1.
- DESLANDES, Venâncio; REAL, Corte; RESENDE, Fernando, *Reorganização das Forças Aéreas Portuguesas – Crítica às objecções da Câmara Corporativa*. Distribuído aos Deputados na Assembleia Nacional, Lisboa, 15Mar1952.
- DEZ DÉCADAS DE FORÇA AÉREA Centenário da Aviação Militar Portuguesa, Alfragide, Comissão Histórico Cultural da Força Aérea, 2015.
- *FOI a Aviação que venceu a batalha do Atlântico*. Apontamentos sobre a eficiência da acção de comando costeira da Royal Air Force. Diário Popular. Lisboa. (28Jan1952), p. 1.
- FRAGA, Luís Alves de — *História das Aviações Militares: um longo caminho a percorrer*, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, Sep. das «*Actas do II Colóquio – Panorama e Perspectivas Actuais da História Militar em Portugal*», 1991.
- FRAGA, Luís Alves de, *As Origens da Aviação Militar Portuguesa*, Alfragide, Revista *Mais Alto*, Jun/Jul, pp.21-27, 1999.
- FRAGA, Luís Alves de, *Portugal e a Grande Guerra na Europa. Resumo de duas teses: uma estratégia nacional e uma falência militar*, Portela de Sacavém, junho de 1999.
- FRAGA, Luís Alves de, *A Força Aérea Portuguesa: uma realidade militar e sociológica*, In Oliveira, Luísa Tiago de (org.), *Militares e Política. O 25 de Abril*, [s. l.], Estuário, 2014.
- FRAGA, Luís Alves de, *Portugal e a Grande Guerra. O CEP e a Batalha de La Lys*, Disponível em http://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/647/1/Portugal%20e%20a%20Grande%20Guerra%20-%202002%20-%20Selec%C3%A7%C3%B5es%20_2_.pdf
- FRAGA, Luís Alves de, *Súmula histórica das aviações militares e da Força Aérea de Portugal*, Portela de Sacavém, Setembro 2001. Disponível em <http://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/652/1/Hist%C3%B3ria%20da%20Avia%C3%A7%C3%A3o%20e%20da%20For%C3%A7a%20A%C3%A9rea%20-%202004%20-%20Revista%20Militar%20-%20Reposit%C3%B3rio.pdf>
- FRAGA, Luís Alves de, *Um triunfo da Navegação Aérea com precisão*, Lisboa, [s. d.]. Disponível em

<http://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/606/1/A%201%20%20C2%AA%20Travessia%20A%203%A9rea%20do%20Atl%C3%A2ntico%20Sul%20-%20Revista%20Hist%C3%B3ria.pdf>

- *História da Força Aérea Portuguesa 1952-1959*, vol. I, Alfragide, Força Aérea Portuguesa, 2007.
- HUBBARD, Elbert, *Uma carta para Garcia*, trad. de J. C. Sousa Marques, Amadora, Flamingo, 1988.
- Jornal “A Capital”, Edição nº 4107, ano 12º, de 17 de junho de 1922.
- Jornal “Diário de Lisboa”, edição nº 369, ano 2º, de 17 de junho de 1922.
- MEDINA, Jacinto (CAP), A Aviação nas operações aeronavais. In *Revista do Ar*, nº 135, janeiro 1950.
- NORONHA, Mário (1TEN), *A posição da Aviação Naval*. Documento distribuído aos Deputados na Assembleia Nacional em 14Mar1952.
- ORGANIZAÇÃO da Aeronáutica Militar. Carta do CALM Correia Pereira e comentário do Editorial. O Século. Lisboa. (13Fev1952), p. 1.
- ORGANIZAÇÃO da Aeronáutica Militar. Editorial. O Século. Lisboa. (1Fev1952), p. 1.
- PERDIGÃO, Soares (CTEN), *Reorganização da Aviação Portuguesa - Depoimento de um oficial de Marinha*. Diário de Notícias. Lisboa. (11Mar1952), p. 1.
- PEREIRA, Correia (CALM), *A aviação naval não deve desaparecer*. Primeiro de Janeiro. Porto. (4Jan1952), pp. 1 e 5.
- PEREIRA, Correia (CALM), *Organização da Aeronáutica Militar*. Primeiro de Janeiro. Porto. (20Fev1952), pp. 1 e 5.
- QUESADA, E. (MGEN), A Aviação Tática Americana. In *Revista do Ar*, nº 108, setembro 1947.
- QUINTELA, João D. M., Os Problemas da aeronáutica. In *Revista do Ar*, nº 91, jan/fev 1946.
- REIS, Carlos Vieira, “O Serviço de Saúde na Grande Guerra. Suavizando a Guerra, Procurando a Paz”. *Actas do XXIII Colóquio de História Militar, Portugal 1914-1916*, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar/Universidade Católica Portuguesa, 2014.
- RESENDE, Fernando (MAJ Aero), *Atribuições gerais do Poder Aéreo*. Diário de Notícias. Lisboa. (07Mar1952), p. 1.
- RESENDE, Fernando (MAJ Aero), *O exemplo alheio e as nossas razões económicas*. Diário de Notícias. Lisboa. (08Mar1952), p. 1.
- RODRIGUES, Ponte (CAP), Breves Considerações acerca da influência da aviação nas guerras modernas. In *Revista do Ar*, nº 74, junho 1944.
- RODRIGUES, Ponte (Major de Aero), *A reorganização das Forças Aéreas portuguesas*, Revista Militar, nº1 Jan 1952, pp.49-54. Disponível em <http://arquivodigital.defesa.pt/Images/winlibimg.aspx?skey=&doc=340480&img=14934>,

- ROSA, Frederico Delgado, *Humberto Delgado Biografia do General Sem Medo*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2008.
- SEREJO, Carlos, *Subsídios para a História da Força Aérea*, Alfragide, Força Aérea Portuguesa, 2012.
- SOUSA, Botelho de (VALM), *O problema orgânico da Força Aérea*. Diário de Notícias. Lisboa. (1Fev1952), p. 1.
- SPAATZ, Carl (GEN), A evolução do Poder Aéreo. In *Revista do Ar*, nº 106, julho 1947.
- TADEU, Viriato, *Quando a Marinha tinha Asas*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1984.
- TELO, António José, O Papel dos Militares nas Grandes Mudanças em Portugal – Uma Perspectiva de Conjunto, Lisboa, *Revista Nação e Defesa*, nº 112, 3ª série, pp. 103-136, 2005.
- TELO, António José, *Portugal na Segunda Guerra*, Lisboa, Perspectivas & Realidades, [s.d.].
- TENDEIRO, Rui, O Nascimento da Aeronáutica Militar, Lisboa, Academia Militar, *Actas do Colóquio Internacional “A Grande Guerra – Um Século Depois”*, pp. 213-228, 2015.
- VIAGENS Aeronáuticas dos Portugueses, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses / Museu do Ar, 1997.
- VITÓRIA DAS FORÇAS AÉREAS ESTRATÉGICAS DA EUROPA. O nosso bombardeamento estratégico desmantelou a Alemanha. Extrato duma edição de “Impact” em transcrição da revista americana “Flying”, dezembro 1945. In *Revista do Ar*, Trad. ALF Chitas de Brito, edições nº 95, junho 1946 e nº 96, julho 1946.