



Cadernos do IUM



A AVIAÇÃO MILITAR PORTUGUESA NOS CÉUS DA GRANDE GUERRA: REALIDADE E CONSEQUÊNCIAS

Coronel Técnico de Pessoal e Apoio Administrativo
Rui Alberto Gomes Bento Roque (Coord.)



Novembro 2017

INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR

**A AVIAÇÃO MILITAR PORTUGUESA NOS
CÉUS DA GRANDE GUERRA:
REALIDADE E CONSEQUÊNCIAS**

Coordenador

Coronel Técnico de Pessoal e Apoio Administrativo

Rui Alberto Gomes Bento Roque

IUM – Centro de Investigação e Desenvolvimento (CIDIUM)
Novembro 2017

Os **Cadernos do IUM** têm como principal objetivo divulgar os resultados da investigação desenvolvida no/sob a égide IUM, autonomamente ou em parcerias, que não tenha dimensão para ser publicada em livro. A sua publicação não deverá ter uma periodicidade definida. Contudo, deverão ser publicados, pelo menos, seis números anualmente. Os temas devem estar em consonância com as linhas de investigação prioritárias do CID/IUM. Devem ser publicados em papel e eletronicamente no sítio do IUM. Consideram-se como objeto de publicação pelos Cadernos do IUM:

- Trabalhos de investigação dos investigadores do CID/IUM ou de outros investigadores nacionais ou estrangeiros;
- Trabalhos de investigação individual ou de grupo de reconhecida qualidade, efetuados pelos discentes, em particular pelos do CEMC e pelos auditores do CPOG que tenham sido indicados para publicação e que se enquadrem no âmbito das Ciências Militares, da Segurança e Defesa Nacional e Internacional;
- *Papers*, ensaios e artigos de reflexão produzidos pelos docentes;
- Comunicações de investigadores do IUM efetuadas em eventos científicos (e.g., seminários, conferências, *workshops*, painéis, mesas redondas), de âmbito nacional ou internacional, em Portugal ou no estrangeiro.

N.ºs Publicados:

1 – Comportamento Humano em Contexto Militar

Subsídio para um Referencial de Competências destinado ao Exercício da Liderança no Contexto das Forças Armadas Portuguesas: Utilização de um “Projeto STaFS” para a configuração do constructo

Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos

2 – Entre a República e a Grande Guerra: Breves abordagens às instituições militares portuguesas

Coordenador: Major de Infantaria Carlos Afonso

3 – A Abertura da Rota do Ártico (*Northern Passage*). Implicações políticas, diplomáticas e comerciais

Coronel Tirocinado Eduardo Manuel Braga da Cruz Mendes Ferrão

4 – O Conflito da Síria: as Dinâmicas de Globalização, Diplomacia e Segurança (Comunicações no Âmbito da Conferência Final do I Curso de Pós-Graduação em Globalização Diplomacia e Segurança)

Coordenadores: Tenente-Coronel de Engenharia Rui Vieira
Professora Doutora Teresa Rodrigues

5 – Os Novos Desafios de Segurança do Norte de África

Coronel Tirocinado Francisco Xavier Ferreira de Sousa

- 6 – Liderança Estratégica e Pensamento Estratégico
Capitão-de-mar-e-guerra Valentim José Pires Antunes Rodrigues
- 7 – Análise Geopolítica e Geoestratégica da Ucrânia
Coordenadores: Tenente-Coronel de Engenharia Leonel Mendes Martins
Tenente-Coronel Navegador António Luís Beja Eugénio
- 8 – Orientações Metodológicas para a elaboração de Trabalhos de Investigação
Coordenadores: Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos
Tenente-Coronel Técnico de Manutenção de Material Aéreo Joaquim Vale Lima
- 9 – A Campanha Militar Terrestre no Teatro de Operações de Angola. Estudo da Aplicação da Força por Funções de Combate
Coordenadores: Coronel Tirocinado José Luís de Sousa Dias Gonçalves
Tenente-Coronel de Infantaria José Manuel Figueiredo Moreira
- 10 – O Fenómeno dos “*Green-on-Blue Attacks*”. “*Insider Threats*” – Das Causas à Contenção
Major de Artilharia Nelson José Mendes Rêgo
- 11 – Os Pensadores Militares
Coordenadores: Tenente-Coronel de Engenharia Leonel José Mendes Martins
Major de Infantaria Carlos Filipe Lobão Dias Afonso
- 12 – *English for Specific Purposes* no Instituto Universitário Militar
Capitão-tenente ST Eling Estela do Carmo Fortunato Magalhães Parreira
- 13 – I Guerra Mundial: das trincheiras ao regresso
Coordenadores: Tenente-Coronel de Engenharia Leonel José Mendes Martins
Major de Infantaria Fernando César de Oliveira Ribeiro
- 14 – Identificação e caracterização de infraestruturas críticas – uma metodologia
Major de Infantaria Hugo José Duarte Ferreira
- 15 – O DAESH. Dimensão globalização, diplomacia e segurança. Atas do seminário 24 de maio de 2016
Coordenadores: Tenente-Coronel de Engenharia Adalberto José Centenico
Professora Doutora Teresa Ferreira Rodrigues
- 16 – Cultura, Comportamento Organizacional e *Sensemaking*
Coordenadores: Coronel Piloto-Aviador João Paulo Nunes Vicente
Tenente-Coronel Engenheira Aeronáutica Ana Rita Duarte Gomes S. Baltazar
- 17 – Gestão de Infraestruturas Aeronáuticas
Major Engenheira de Aeródromos Adelaide Catarina Gonçalves
- 18 – A Memória da Grande Guerra nas Forças Armadas
Major de Cavalaria Marco António Frontoura Cordeiro

19 – Classificação e Análise de Fatores Humanos em Acidentes e Incidentes na Força Aérea

Alferes Piloto-Aviador Ricardo Augusto Baptista Martins

Major Psicóloga Cristina Paula de Almeida Fachada

Capitão Engenheiro Aeronáutico Bruno António Serrasqueiro Serrano

Como citar esta publicação:

Roque, R. (Coord.), 2017. *A Aviação Militar Portuguesa nos Céus da Grande Guerra: Realidade e Consequências*. Cadernos do IUM, 20. Lisboa: Instituto Universitário Militar.

Como citar um trabalho desta publicação (exemplo):

Abreu, L., 2017. O Serviço de Aviação do Corpo Expedicionário Português. In: R. Roque (Coord.). *A Aviação Militar Portuguesa nos Céus da Grande Guerra: Realidade e Consequências*. Cadernos do IUM, 20. Lisboa: Instituto Universitário Militar, pp. 5-51.

Presidente

Vice-almirante Edgar Marcos de Bastos Ribeiro

Editor Chefe

Major-General Jorge Filipe Marques Moniz Côrte-Real Andrade (Doutor)

Coordenador Editorial

Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos (Mestre)

Chefe do Núcleo Editorial

Major Psicóloga Cristina Paula de Almeida Fachada (Doutora)

Designer Gráfico

Tenente-Coronel Técnico de Informática Rui José da Silva Grilo

Secretariado

Alferes RC Pedro Miguel Januário Botelho

Propriedade e Edição

Instituto Universitário Militar
Rua de Pedrouços, 1449-027 Lisboa
Tel.: (+351) 213 002 100
Fax: (+351) 213 002 162
E-mail: cidium@ium.pt
www.iesm.pt/cisdi/publicacoes

Pré-Impressão e Distribuição

Fronteira do Caos Editores
Rua Diogo Cão, 1242 r/c Esq
4200-259 Porto
Tel.: (+351) 225 025 005
E-mail: fronteiradocaos@netcabo.pt
www.frenteiradocaoseditores.pt

ISBN: 978-989-99932-7-3

ISSN: 2183-2129

Depósito Legal:

Tiragem: 100 exemplares

© Instituto Universitário Militar, novembro, 2017.

ÍNDICE DE ASSUNTOS

A AVIAÇÃO MILITAR PORTUGUESA NOS CÉUS DA GRANDE GUERRA: REALIDADE E CONSEQUÊNCIAS	1
Rui Alberto Gomes Bento Roque	
O SERVIÇO DE AVIAÇÃO DO CORPO EXPEDICIONÁRIO PORTUGUÊS	5
Luísa Alexandra de Vasconcelos Agostinho Abreu	
A EXPERIÊNCIA OPERACIONAL DOS AVIADORES MILITARES PORTUGUESES NA GRANDE GUERRA E AS IMPLICAÇÕES PARA A AVIAÇÃO MILITAR PORTUGUESA DO PÓS-GUERRA	53
Victor Manuel Brogueira dos Reis	

A AVIAÇÃO MILITAR PORTUGUESA NOS CÉUS DA GRANDE GUERRA: REALIDADE E CONSEQUÊNCIAS

Rui Alberto Gomes Bento Roque

Coronel Técnico de Pessoal e Apoio Administrativo
Licenciado (pré-Bolonha) em História pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa
Diretor do Museu do Ar
2715 - 021 Pêro Pinheiro, Sintra
raroque@emfa.pt

Quando se marca o centenário do desaparecimento do Major Óscar Monteiro Torres, honrando-se a memória do único aviador português a tombar em combate aéreo, julga-se muito oportuno abordar a participação da aviação militar nacional na Grande Guerra, focando as vicissitudes de que ela se rodeou, as quais mais não foram do que a particularização de todo um rol de fatores que condicionaram a organização, preparação e ação do Corpo Expedicionário Português (CEP), projetando igualmente o modo como a experiência obtida pelos aviadores portugueses, nas suas mais diversas vertentes, se refletiu no processo organizativo transversalmente verificado durante a década de 20 do século passado, o qual permitiu a consolidação e o crescimento da aviação militar em Portugal.

Definido o objetivo genérico proposto para o presente número temático, ressalva-se, todavia, que as operações aéreas ocorridas no contexto da Grande Guerra, tanto no teatro aeronaval do Atlântico, como em Angola e Moçambique, se situam fora do respetivo âmbito de análise.

Importa ter presente que as características singulares da Grande Guerra, fundadas quer nos efeitos imediatos, quer nas suas consequências duradouras, encerram uma assinalável quebra de múltiplos paradigmas, sejam eles de ordem axiológica, ética, política, militar, sociológica ou tecnológica.

De facto, o idealismo inicial, ancorado na certeza da curta duração do conflito, rapidamente se transformou num longo pesadelo de proporções nunca vistas ou sequer imagináveis, motivado fundamentalmente pela chegada ao campo de batalha de uma verdadeira revolução tecnológica, materializada sobretudo em novos sistemas de armas, como a metralhadora, a artilharia pesada de longo alcance e as munições de gás, para além da utilização de equipamentos até então sem aplicação militar, como é o caso do arame farpado. Tais factos provocaram profundas alterações no conceito e

condução da batalha terrestre que, sem prejuízo do crescimento geométrico da respetiva área geográfica de implantação, trouxeram implicações ao nível da mobilidade das forças, por troca com o desgaste inerente ao recurso sistemático às trincheiras e a outros tipos de fortificação: pela primeira vez, a vantagem deixava de pertencer à iniciativa e manobra do atacante, transitando para a solidez do defensor.

Por outro lado, na Grande Guerra os céus estreavam-se como espaço de combate. Pese embora a utilização pontual, em conflitos anteriores, de aeronaves mais leves do que ar, empregues como plataformas de observação, o avião dava ainda os primeiros passos como tecnologia credível, nascida havia pouco mais de uma década. O seu emprego militar, conquanto reconhecido como mais-valia potencial, era visto com muitas reservas pelos exércitos mundiais, restringindo-se a operações de observação e de regulação do tiro de artilharia. De facto, a primeira ação aérea armada tinha ocorrido menos de três anos antes do início da Grande Guerra, durante a Guerra Ítalo-Turca, na atual Líbia, quando a iniciativa pessoal de um piloto italiano se concretizou através da largada manual de granadas sobre as forças turcas que controlavam um oásis.

Poderá afirmar-se sem exagero que a Grande Guerra, para além de uma rápida evolução no tocante à tecnologia aeronáutica, viu nascer duas vertentes de emprego do avião enquanto sistema de armas: a caça, o combate mano-a-mano entre cavaleiros do ar que, no imaginário de muitos, representava o derradeiro vestígio da ética militar, definitivamente perdida na desumanização das trincheiras, visão romântica que contrastava com a esperança média de vida de um piloto-aviador colocado na frente, que se situava algures entre as três e as seis semanas; e o bombardeamento estratégico, projetando a guerra à distância, para além do campo de batalha físico, ao eleger como legítimos alvos não estritamente militares: as populações civis e a capacidade produtiva dos adversários.

Desta forma, a aviação assume-se definitivamente, durante e no pós Grande Guerra, como uma capacidade indispensável à aplicação do poder militar, doutrinando-se o seu emprego, sistematizando-se o treino e as qualificações de tripulantes e pessoal de terra, aperfeiçoando-se técnicas de manutenção e sustentação das frotas e, como não podia deixar de ser, desenvolvendo-se exponencialmente no capítulo tecnológico.

No plano interno, a discussão em torno da entrada de Portugal na Grande Guerra motivou grandes clivagens de natureza política, económica e social, num contexto geral de constante instabilidade que marcava a jovem República, implantada em 1910. Apesar da onda de simpatia popular em

relação aos aliados da Tríplice Entente – Reino Unido, França e Rússia – no âmbito da chicana política entre republicanos desavindos, a oposição ao governo de Afonso Costa via a entrada de Portugal na Grande Guerra como um veículo de afirmação do Partido Democrático, ainda que outros fatores muito mais relevantes afetassem o problema, nomeadamente a segurança das colónias e a ameaça à sua manutenção, considerando as incursões alemãs ocorridas em Angola e Moçambique logo em 1914, muito antes da formal declaração de guerra, sucedida em 1916.

Por seu turno e na frente internacional, Portugal conduzia uma verdadeira operação diplomática de legitimação e credibilização do regime republicano, perante uma Europa maioritariamente monárquica, ainda chocada pela memória do regicídio de 1908. Neste capítulo, os esforços do governo português quanto ao alinhamento na formação em curso de grandes blocos políticos europeus, eram reconhecidamente boicotados pela política externa britânica, que advogava a manutenção da neutralidade portuguesa: o ponto de vista britânico considerava Portugal um aliado inútil, possuidor de forças armadas irrelevantes, sendo incapaz de as projetar, e cujo território não detinha qualquer interesse estratégico face ao desenrolar do conflito no teatro europeu.

Embora os vários governos portugueses tivessem cedido em toda a linha nas mais diferentes vertentes da política externa, com o propósito de recuperarem as relações de amizade com o Reino Unido, as manifestas dificuldades de relacionamento entre ambos os países caracterizaram fortemente a participação de Portugal na Grande Guerra, revelando-se com especial acuidade na constituição do Serviço de Aviação do CEP.

Por último, julga-se pertinente referir que a aviação em Portugal era uma realidade muito recente, o que também não pode ter deixado de influenciar a constituição e operação da componente aérea portuguesa na Flandres. Em absoluto, o primeiro voo nos céus nacionais tinha ocorrido em 1909 e, com um piloto português aos comandos, apenas em 1912. Reconhecendo a importância da utilização bélica do avião, a génese da aviação militar foi legalmente enquadrada pela legislação de maio de 1914, que criou a Escola Aeronáutica Militar, construída de raiz em Vila Nova da Rainha, onde se realizou em julho de 1916 o primeiro voo efetuado por um piloto militar em avião do Ministério da Guerra. Como corolário e reunindo um grupo de instrutores formados em Inglaterra e França, o primeiro curso de pilotagem, iniciado em outubro de 1916, foi concluído em maio de 1917.

Esta rápida sucessão de datas é bem demonstrativa da situação quanto aos recursos humanos disponíveis e à sua prontidão, bem como no que

toca à total dependência relativamente ao fornecimento de aeronaves e equipamentos por parte dos aliados.

Em concreto, no primeiro artigo, com o título “O Serviço de Aviação do Corpo Expedicionário Português”, a Capitã Luísa Abreu alude às contingências de que se rodeou a criação e organização da componente aérea do CEP, escalpelizando as condicionantes relativas à instrução e qualificação do pessoal, com especial relevância para as ações de formação verificadas em escolas francesas, em que o fator tempo sempre se assumiu como primordial, em detrimento da experiência adquirida. De igual forma, mesmo após a obtenção das inerentes qualificações militares, os aviadores nacionais viram-se privados dos necessários meios aéreos próprios, prometidos mas nunca fornecidos pelos aliados, circunstância que, na prática, inviabilizou a constituição da tão desejada esquadrilha orgânica nacional.

A solução encontrada passou pela integração de treze pilotos portugueses em esquadrilhas francesas, a partir de finais de 1917, recurso que, em si mesmo, rapidamente passou a ser colocado em causa devido à alteração do panorama político nacional, com a ascensão do regime sidonista e as subsequentes ordens de regresso dos aviadores lusos a Portugal.

O segundo artigo, “A experiência operacional dos aviadores militares portugueses na Grande Guerra e as implicações para a aviação militar portuguesa do pós guerra”, do Capitão Victor Reis, analisa a forma como as distintas experiências adquiridas pelos pilotos nacionais em França contribuíram para a evolução da jovem aeronáutica militar portuguesa, através da adaptação de um conjunto de conceitos organizacionais e de modelos formativos apreendidos durante os correspondentes percursos pessoais, verdadeiras bases para a definitiva credibilização da aviação no contexto militar nacional, cimentando o seu lugar no seio das demais armas do Exército e adquirindo crescente expressão operacional na Marinha.

A todos os leitores, votos de uma profícua leitura.

Museu do Ar, em Granja do Marquês, 20 de novembro de 2017.

O Coordenador

O SERVIÇO DE AVIAÇÃO DO CORPO EXPEDICIONÁRIO PORTUGUÊS¹

THE AVIATION SERVICE OF THE PORTUGUESE EXPEDITIONARY CORPS

Luísa Alexandra de Vasconcelos Agostinho Abreu

Capitão Técnica de Pessoal e Apoio Administrativo da Força Aérea Portuguesa
Licenciada (pré-Bolonha) em História pela Universidade Nova de Lisboa
Mestranda em História Militar na Faculdade de Letras de Lisboa
Conservadora do Museu do Ar da Força Aérea
2715 - 021, Pêro Pinheiro, Sintra
laabreu@emfa.pt

Resumo

O Corpo Expedicionário Português, de acordo com a Inglaterra deveria possuir aviação. No verão de 1917 foi criada uma esquadrilha inicial, com o escopo de mobilizar o pessoal necessário aos quadros da aviação militar que iria para a França. Foi também nomeado chefe dos Serviços de Aviação, com sede em Paris, o capitão de artilharia e piloto-aviador Norberto Guimarães. Cabia-lhe a responsabilidade de orientar a instrução do pessoal navegante e mecânico em escolas francesas e de organizar o número de esquadrilhas necessárias à frente de batalha. Os pilotos disponíveis seguiram para a França para as escolas de aperfeiçoamento de combate, acrobacia, tiro e voo de noite.

No final do ano de 1917 o Serviço de Aviação estava criado e desenhado no papel. Formá-lo-ia um grupo misto de três esquadrilhas, sendo uma de caça e duas de regulação de tiro. Contudo, tal não chegou a materializar-se. Com a falta de apoio do nosso mais antigo aliado, a Inglaterra, que não enquadrou nem equipou, como inicialmente fora acordado, o Serviço de Aviação. No entanto, foi acordado com o Exército francês que treze aviadores integrariam as esquadrilhas francesas operacionais em 1918.

Palavras-chave: Portugal; Primeira Guerra Mundial; aviação; piloto-aviador.

¹ Publicação adaptada do Trabalho de Dissertação de Mestrado desenvolvido pela autora na Faculdade de Letras de Lisboa, sob orientação do Prof. Doutor António Ventura, da Faculdade de Letras de Lisboa, e cuja defesa está prevista ocorrer até ao final do corrente de 2017.

Abstract

The Expeditionary corps according to the British should have aviation. In the summer of 1917 an initial squadron was created, with the scope of mobilizing the necessary personnel to the military aviation cadres who would go to France. The pilots went to France for combat improvement schools, acrobatics, shooting and night flight. By the end of the year 1917 the Aviation Service was created and drawn on paper.

It would form a mixed group of three squadrons, being one of hunting and two of regulation of shooting. However, this did not materialize. With the lack of support from our oldest ally, the England, which did not, as initially agreed, the Service of Aviation. However, it was agreed with the French Army that thirteen pilots would go to the operational French squadrons in 1918.

Keywords: *Portugal; First World War; aviation; pilots.*

1. A AVIAÇÃO COMO UMA NOVA ARMA

No princípio do século xx, o mundo despertava para a aviação. Esta assumia um carácter desportivo, de descoberta, de superação de limites, e tornava-se popular.

Dois grandes eventos neste âmbito tiveram lugar na França na primeira década: a travessia da Mancha por Louis Blériot em 1909 num voo de mais de 30 minutos; de 22 a 28 de agosto do mesmo ano, em Reims, a Grande Semana da Aviação, com a atribuição de 200 000 francos de prémio, que permitiu atingir uma série de recordes. Por seu turno, a fim de estimular o entusiasmo pela modalidade, o Aeroclube de França atribuía prémios a quem desejasse conquistar o ar. A taça Ernest Archdeacon recompensava o piloto do primeiro avião que ultrapassasse os 25 m; oferecia a quantia de 1500 francos ao primeiro a percorrer 100 m; e o Grande prémio Deutsch-Archdeacon atribuía 50 000 francos a quem conseguisse voar um circuito durante 1 km².

Mas depressa as aeronaves começam a desempenhar o seu papel nos conflitos. Em 1911, na guerra ítalo-turca, uma missão militar foi executada por um avião. Três anos mais tarde iniciava-se a Primeira Guerra Mundial, onde os aviões vieram a desempenhar um papel importante no desenrolar do conflito.

Havia um grande pessimismo em relação ao papel da aviação na guerra. A princípio, o avião era usado para reconhecimento e observação, tal como já acontecera com os dirigíveis. Nos aviões de reconhecimento, os pilotos e os observadores podiam estar munidos de armas, espingardas ou mesmo metralhadoras. O armamento servia para os ocupantes se defenderem em caso de aterragem. Ainda não eram verdadeiros combates aéreos. Os aparelhos eram lentos, limitando-se à observação dos movimentos das tropas e das linhas inimigas, servindo também para a regulação do tiro. O avião passou, pois, a ser um elemento de peso no auxílio às tropas em combate. Contudo, as reticências da maioria dos militares limitavam o papel da aviação a “olho” das forças terrestres e navais, embora alguns Estados já tivessem experimentado o avião como instrumento de guerra³.

Durante a Grande Guerra, a aviação teve uma evolução profunda. Ela dividiu-se em aviação de reconhecimento e observação, de bombardeamento e de caça. Foi precisamente com a aviação de caça, oficialmente constituída

² Angelucci e Matricardi (1978, p. 32).

³ Angelucci e Matricardi (1978, p. 32).

em França em março de 1915, que se começou a perceber a importância da supremacia aérea⁴.

Convém realçar o papel do caça francês Spad VII por duas razões. Primeiro, porque nos permite compreender a evolução da aeronáutica no decorrer da guerra. Foi um avião de combate aéreo com metralhadora sincronizada, sendo uma invenção técnica extraordinária, na medida em que dotava o avião de poder de fogo e o transformava numa verdadeira máquina de combate. Anthony Fokker, um pioneiro e industrial aeronáutico holandês, a serviço dos alemães, desenvolveu o sistema da metralhadora sincronizada, permitindo que a mesma disparasse através das lâminas das hélices⁵. Em segundo lugar, porque foi aquele que seria fornecido pela Inglaterra ao Serviço de Aviação do CEP e porque vários pilotos portugueses depois foram integrados em esquadrilhas de aviação gaulesas voadas pelo Spad VII e comandadas por alguns dos ases franceses mais famosos do conflito⁶.

Em fevereiro de 1915, o protótipo da máquina estava pronto. A sua imediata produção foi solicitada pelos militares franceses, que depressa se entusiasmaram com o novo aparelho. Os testes começaram em abril de 1916, e o primeiro contrato foi feito em maio do mesmo ano. Foram encomendadas 268 máquinas com a designação de Spad 7.C.1⁷. Surgiu nas esquadrilhas gaulesas em 1916 e foi fornecido em larga escala no início de 1917⁸. Os aviadores esperavam ansiosamente por um novo avião. A ameaça dos caças germânicos fez com que muitos pilotos vissem no SPAD S. VII a possibilidade de recuperar igualdade ou até supremacia no ar⁹.

⁴ Petit (1991, p. 234).

⁵ Foi Roland Garros quem inventou o dispositivo de metralhadora a atirar através da hélice, cujas pás estavam protegidas por prismas de aço. Porém, tendo sido Garros feito prisioneiro em 1915 pelos alemães, juntamente com o seu avião, aqueles, e em particular Fokker, tiraram partido da invenção do piloto francês trabalhando na sincronização da metralhadora com a hélice e melhorando-a (*id., ibid.*).

⁶ Eis a relação dos pilotos portugueses e o número das esquadrilhas francesas do Spad VII e onde prestaram serviço: capitão Óscar Monteiro Torres (Spa 65 – a “Esquadrilha das Cegonhas”, a famosa Esquadrilha de caça francesa na qual George Guynemer e René Dorme obtiveram muitas vitórias); capitão António de Sousa Maia (Spa 124); capitão Santos Leite (Spa 124); capitão Alberto Lello Portela (Spa 124); capitães António e Luís da Cunha e Almeida (Spa 79 – a “Esquadrilha dos Lobos”, comandada pelo ás da aviação francesa Robert Frank). Norberto de Guimarães, “Relatório do chefe dos Serviços de Aviação”, 1918 (dactilografado), AHFA.

⁷ Connors (1989, p. 6).

⁸ Connors (1989, p. 9).

⁹ Tratava-se de um avião monolugar de caça com um motor Hispano 8Aa de 150 cv, constituído por uma Vickers sincronizada fixada diante do piloto. A sua estrutura era em madeira com cobertura em tecido. A fuselagem do *cockpit* era coberta com painéis

No início de 1917, o Spad S.VII também apareceu nalgumas esquadrilhas do Royal Flying Corps, que desde o início demonstrou interesse no avião. Em janeiro de 1916, o almirantado inglês começou a tentar acordos para que o caça fosse construído nas fábricas nacionais¹⁰. Entre meados do ano de 1916 e princípios de 1917, a Inglaterra recebeu cerca de 30 aviões. O Spad S.VII também equipou os serviços aéreos de outros países aliados¹¹.

O avião de caça veio alterar o curso da guerra e revolucioná-la. O próprio pensamento em relação à aviação se alterou, pois começou a merecer o seu respeito. Mas só em meados de 1917 o poder aéreo se tornou suficientemente efetivo para ser respeitado¹².

De qualquer forma, no final da Grande Guerra a importância da nova arma era notória. No início do conflito, os Aliados e a Alemanha não possuíam mais do que 400 aviões. Contudo, entre 1914 e 1918 a produção total atingiu os 177 000 de todos os tipos. Só a Grã-Bretanha construiu perto de 55 000, e a Alemanha, 48 537. A França construiu 51 040 aparelhos e 92 594 motores. Em 1918, 186 000 trabalhadores fabricavam mensalmente 2750 células e 4000 motores.

A indústria da aviação estava a surgir; uma nova tecnologia emergia e dela pouco se sabia, por não ter sido suficientemente testada. Havia escasso conhecimento de aerodinâmica de controlo e da importância do peso. O desenvolvimento de pontas de mira (*bombsights*) só se desenvolveu significativamente no final da guerra. A telegrafia sem fios (TSF) também só ficou disponível no final do conflito.

O desenvolvimento de motores com mais potência permitiu aviões mais velozes e com melhor desempenho e teve influência direta na concepção e nas técnicas de realização das estruturas dos aviões. A Hispano-Suíza V-8 desenvolveu motores de 140 cv; depois passou a 200, chegando aos 300 cv.

de tecido e aço; asas de duralumínio; o *fuel* era transportado sob a fuselagem. Quanto às suas características, possuía uma envergadura de 7,8 m, um comprimento de 6,2 m, uma altura de 2,2 m; peso vazio, 500 kg; peso com carga, 705 kg; velocidade máxima, 200 km/h; teto, 5500 m (Pernet, 1961, p. 30).

¹⁰ A construção britânica dos Spad não foi tão boa como a construção gaulesa. Houve queixas relativamente à construção inglesa. Os Spad S.VII foram usados principalmente para treino. Mesmo depois da sua substituição pelos Sopwith Dolphins em novembro de 1917, o Spad S.VII continuou a servir em unidades de treino em Inglaterra, nas esquadras na Mesopotâmia e Palestina (Connors, 1989, pp. 22-23).

¹¹ Os Spad S.VII foram fornecidos aos belgas. A Itália começou a receber o Spad em abril de 1917. Já a Força Expedicionária norte-americana obteve 189 spad com entregas a começar em dezembro de 1917. Foram construídas cem unidades em Moscovo (Connors, 1989, p. 9).

¹² Higham (2009, p. 1).

Em 1918, o caça médio estava dotado de um propulsor de 220 cv, com velocidade próxima dos 200-210 km/h e uma altitude operacional de 6000 m¹³.

Em consequência do aumento da potência dos motores, os suportes tradicionais, madeira e chassis, deram lugar a estruturas de contraplacado e de tubos metálicos revestidos parcialmente de alumínio. Em 1915, a Alemanha tinha construído o primeiro avião do mundo todo em metal, o junkers j.1¹⁴.

A necessidade de melhorar o desempenho do avião levou à supressão do passageiro nos aviões de caça. O piloto passou a estar sozinho a bordo. Era responsável por todas as tarefas, pilotava e atirava ao mesmo tempo. Isto veio realçar as suas capacidades e habilidades traduzidas em vitórias aéreas. As nações contendoras exibiam os seus ases e registavam o número de aviões abatidos. Na Alemanha, Manfred Von Richthofen, o “Barão Vermelho”, com 80 vitórias, foi o melhor em todo o conflito.

Para Robin Higham, as grandes dificuldades da aviação durante a Primeira Guerra Mundial foram juntar homens, armas e doutrina, enfrentar os desafios tecnológicos e a percepção de que “a guerra requer simplificação de tarefas, treino rápido e a aplicação dos princípios de guerra em todos os níveis”¹⁵. A falta de métodos de treino, os conhecimentos de aerodinâmica e as necessidades de mão-de-obra e matérias-primas foram uma realidade. R. Higham introduz a questão da “síndrome da guerra curta” como ideia preconcebida entre os pilotos responsável por ter desencorajado a preparação e o planeamento¹⁶. O treino era inadequado, os pilotos iam para o ar com poucas horas de voo¹⁷. Existia falta de diálogo entre os fabricantes e os serviços aéreos, necessidade de testar as suas máquinas.

¹³ Angelucci e Matricardi (1978, p. 119).

¹⁴ Angelucci e Matricardi (1978, p. 117).

¹⁵ Higham (2009, p. 14).

¹⁶ Higham (2009, p. 2).

¹⁷ Segundo Higham, os pilotos chegavam às esquadrilhas do Royal Flying Corps com apenas quinze horas de voo (2009, p. 12).

2. COMEÇOS DA AVIAÇÃO EM PORTUGAL

O interesse pela aviação em Portugal manifestou-se muito cedo, tendo como protagonista o Aeroclube português. Foi fundado no ano de 1909, maioritariamente composto e dirigido por oficiais-engenheiros. Foi a primeira organização aeronáutica nacional que influenciou a divulgação e sensibilização do grande público para a aviação.

Através desta organização, os militares acompanharam eventos aeronáuticos na Europa e a sua evolução. No mesmo ano da sua fundação fizeram-se demonstrações aéreas no país. A primeira foi executada por Armand Zipfel, piloto-construtor, no hipódromo de Belém em 17 de outubro de 1909 no seu Voisin Antoinette de 40 cv. Foi um dia de festa. O acesso ao hipódromo foi feito por comboio elétrico. Cobrou-se 300 réis para as cadeiras mais baratas e 500 para lugares reservados¹⁸. O aeroplano acabou por cair.

O primeiro voo efetivamente realizado com sucesso em Portugal foi executado pelo piloto Julien Mamet em 1910, a bordo de um Blériot XI também a partir do hipódromo de Belém.

No mesmo ano surgiram dois projetos de aviação portuguesa apoiados pelo Ministério da Guerra. O primeiro foi o de Abeillard Gomes da Silva, o nosso primeiro piloto-construtor de aeroplanos. O seu aeroplano foi montado e experimentado em Tancos. Mas a sua experiência terminou num acidente. Dois anos depois, foi Alberto Sanches de Castro, o primeiro piloto português a realizar um voo em Portugal, no Mouchão da Póvoa, também com um acidente como desfecho.

João Pina Gouveia, membro fundador do Aeroclube de Portugal, apresentou em 1910 um projeto de aeroplano. Enquanto isso, outros obtinham as suas licenças de piloto: Óscar Blanck e Luís de Noronha obtiveram-nas em 1909 e 1910, respectivamente.

A título de curiosidade, refira-se que, nesta altura, as aeronaves deslocavam-se a uma média de 65 km/h, transportando uma média de 150 kg de peso útil.

Em junho de 1912 era apresentado, na Câmara dos Deputados, pelo deputado António José de Almeida um projeto-lei referente à aviação militar. O discurso que proferiu refletia a importância da nova arma:

¹⁸ *Diário de Notícias* (1909).

Assim como a aparição do submarino autónomo tornou impossíveis certas operações de uso corrente na guerra naval, determinadamente as de bloqueio durante a noite, assim o navio aéreo, simples balão, dirigível ou aeroplano, veio inutilizar por completo velhos sistemas de combate, e abrindo horizontes vastos na ciência da guerra, longe se está ainda de prever até que ponto os progressos ulteriores levarão a importância militar de tão audacioso engenho, de sua essência no entanto bem simples e barato. Arma de rápida construção e barata, o aeroplano é um instrumento de guerra precioso, a verdadeira arma dos pobres¹⁹.

O projeto incluía a criação de um Instituto de Aviação Militar Português, de que fariam parte os maiores-generais do Exército e da Armada, os comandantes das escolas de Guerra e Naval, os comandantes dos Corpos de Engenharia e Escolas de Torpedos e Engenharia Naval, bem como “os oficiais de terra e mar, artífices e maquinistas” que fossem precisos. O instituto, que não passou do papel, seria financiado através de subscrições públicas, donativos e concurso de aviação²⁰.

A portaria de 10 de agosto de 1912 nomeou a Comissão de Aeronáutica Militar. Formada pelos membros do Aeroclube de Portugal, tinha como missão estudar o tipo de aeroplano a adquirir, recolher informação e definir requisitos para pôr em prática uma escola aeronáutica no país. Já em fevereiro de 1914, um grupo de militares fundou uma associação aeronáutica, o Centro Nacional de Aviação, e promoveu a publicação do jornal *O Voo Mecânico*. Pretendiam a constituição de bases aéreas e a aquisição de aviões.

No dia 14 de maio de 1914 era publicada a Lei n.º 162, que criava a Escola de Aeronáutica Militar, com serviços de aviação, de aerostação, e ainda com uma secção de marinha anexa. Antes de se dar início à construção da escola surgiram várias propostas para a sua localização: Alfeite, Alcochete, uma propriedade entre a Golegã e a Chamusca, a Quinta da Bugalheira (a 8 km de Torres Vedras), a várzea de Almargem do Bispo, na Granja do Marquês, o campo de Tancos e o campo de Alverca. A construção da escola iniciou-se em Vila Nova da Rainha a 5 de abril de 1915.

A lei lançava as bases da aeronáutica militar, mas ainda sem pilotos e meios aéreos. Ora, a necessidade de criar um corpo de instrutores para a futura escola fez com que fossem enviados militares da Armada e do Exército para escolas de aviação dos países beligerantes, França, Inglaterra e Estados

¹⁹ *Diário da Câmara dos Deputados* (1912, p. 7).

²⁰ *Diário da Câmara dos Deputados* (1912, pp. 7-8).

Unidos, a fim de adquirirem o *breve*²¹. Foi com estes pioneiros que se deu início à aviação militar. O aeródromo da escola foi inaugurado em 17 de julho de 1916 com o primeiro voo realizado pelo alferes Santos Leite num Deperdussin type P, oferecido em setembro de 1912 pelo tenente-coronel brasileiro Albino Costa. No dia 1 de outubro desse ano, sob o comando do tenente-coronel de engenharia Hermano de Oliveira, presidente do Aeroclube, começou o primeiro curso de pilotagem em Portugal²². As aeronaves que existiam na escola eram escassas para iniciar a instrução. Foram reunidos na escola um Deperdussin tipo B, um Maurice farman MF4 e um Avro 500. Posteriormente compraram-se dois Farman MF-11, cinco Farman F-40, dois Caudron G-3 e um Morane Saulnier H²³.

Menos de um ano depois, em maio de 1917, procedia-se ao brevetoamento do primeiro curso de pilotos militares portugueses na primeira Escola de Aviação Militar.²⁴

Finalmente, só em 29 de junho de 1918, cinco meses antes do *terminus* da Primeira Guerra Mundial, através do Decreto n.º 4529, se criou o Serviço de Aviação Militar. Este compreendia a Direção de Aeronáutica Militar, a Direção técnica, a Escola Militar de Aviação, a Escola Militar de Aerostação, o Parque de Material de Aviação e as Tropas Aeronáuticas²⁵.

²¹ Foram onze os oficiais que se ofereceram: capitão de cavalaria Cifka Duarte, tenente de cavalaria Cunha Aragão, alferes de cavalaria Salgueiro Valente, alferes de infantaria Carlos Beja – diplomados na França, embora tivessem iniciado o curso nos Estados Unidos —, primeiro-tenente da marinha Sacadura Cabral, tenente de metralhadoras Santos Leite e guarda-marinha da administração naval António Joaquim Caseiro, também brevetados em França; na Inglaterra, os tenentes de cavalaria Óscar Monteiro Torres e António Maia e o alferes Lello Portela. Na França conseguiu ser piloto-aviador o capitão de artilharia Norberto de Guimarães.

²² Fundadores/instrutores da escola — Oficiais do Exército: Cifka Duarte, Francisco Aragão, Salgueiro Valente, Esteves Beja, Santos Leite, Óscar Monteiro Torres, António Maia, Lello Portela e Norberto de Guimarães. Oficiais da Marinha: Sacadura Cabral e António Caseiro.

²³ Fraga (2001, p. 891).

²⁴ Veja-se o apêndice 1, onde constam os nomes dos primeiros pilotos formados em Vila Nova da Rainha.

²⁵ Fraga (2001, p. 891).

3. A PREPARAÇÃO DO SERVIÇO DE AVIAÇÃO

3.1. Definição de requisitos e levantamento de necessidades

A necessidade de criar um serviço aéreo de apoio às tropas implicou a preparação de um grupo de esquadrilhas a organizar na França. Havia que criar uma esquadrilha inicial, “com o escopo de mobilizar o pessoal necessário aos quadros da aviação militar”²⁶. Embora o Serviço Aéreo e a primeira esquadrilha de aviação, com sede no Quartel de Artilharia n.º 1, em Campolide, tenha surgido oficialmente no verão de 1917, já no final de 1916 tinham para lá sido enviados alguns pilotos, com *brevets* previamente adquiridos nas escolas francesas e inglesas. Santos Leite obteve o *brevet* na escola de Chartres em fevereiro de 1916²⁷. Em junho de 1916, foi a vez de Monteiro Torres, Sousa Maia e Lelo Portela adquirirem o *brevet* civil na escola de Hendon e, posteriormente, o *brevet* militar em Northolt, numa escola pertencente ao Royal Flying Corps. Estes militares juntamente com Sacadura Cabral e António Caseiro, oriundos da Marinha, eram os únicos pilotos-aviadores em Portugal.

A *Capital* noticiava, em agosto de 1916, a visita do embaixador português, Teixeira Gomes, ao campo de Northolt, na capital inglesa, onde se encontravam os três oficiais portugueses “terminando os seus estudos de aviação militar”²⁸. O periódico realçava as preocupações destes homens em terras de Sua majestade. O estabelecimento de uma fábrica em Portugal para a construção e reparação de aeroplanos com mão de obra especializada, de forma a evitar a dependência face aos Aliados, deveria constituir um objetivo político. Em julho de 1916 comentava-se, em Londres, o futuro da aviação militar portuguesa. Entre maio e julho, em Tancos, concentravam-se e preparavam-se as unidades militares componentes da força a enviar para a França.

Os tenentes de cavalaria Óscar de Monteiro Torres e António de Sousa Maia, o tenente de metralhadoras José Barbosa dos Santos Leite e o alferes de cavalaria Alberto Lelo Portela procuravam recolher informação com o fim de responder aos requisitos e necessidades de três esquadrilhas, adstritas ao CEP,

²⁶ Fraga (2001, p. 891).

²⁷ Ferreira (1962, p. 20).

²⁸ *A Capital* (1916).

uma de caça e duas de reconhecimento e regulação de tiro aéreo, equipadas com aviões, material e equipamento a receber da Grã-Bretanha e da França²⁹.

Em janeiro de 1917, as primeiras tropas portuguesas embarcavam para a França sem um grupo aéreo de apoio ao CEP. O chefe da missão a França cedo percebeu as debilidades da aviação militar. Consciente de que só existiam nove pilotos-aviadores militares formados no estrangeiro, “não tendo ainda nenhum deles dado provas de valor”³⁰, insistia na criação de um “corpo de aviação”. A sua estruturação passava por criar “um quadro privativo de pilotos e os seus quadros de mecânicos e montadores”. Pressupunha também criarem-se postos: segundo e primeiro-oficial-piloto, comandante de esquadrilha, comandante de esquadra, comandante de ala e comandante de brigada. Estes equivaleriam aos postos de alferes, tenente, até general. Introduziu a ideia das unidades de aviação, as esquadras e as esquadrilhas, bem como a graduação dos seus comandantes. Interessou-se ainda pela questão das antiguidades. Havia os pilotos certificados no estrangeiro e os pilotos formados na escola de Vila Nova da Rainha. Óscar Monteiro Torres sugeriu que os “futuros pilotos-aviadores, que se certificaram na escola de Vila Nova da Rainha [...] iriam entrando na escola à esquerda do mais moderno dos pilotos vindos do estrangeiro e à medida que recebiam os seus certificados”³¹. Sugeriu o uso de um uniforme que distinguisse a Aviação das demais armas, os distintivos em prateado, bem como as golas das armas viradas para baixo. Todos os oficiais conservariam o seu lugar na escola das armas de origem com a indicação que estavam em comissão na aviação. Propôs ainda a criação de um quadro de mecânicos e montadores, cuja base de promoção seria a competência profissional³².

Monteiro Torres elaborou e entregou ao ministro da Guerra um “projeto de organização da aviação militar”. Abordava a questão da comissão técnica de aviação, que deveria estudar o projeto citado. Em abril de 1917, as suas preocupações são com o pessoal, até porque “o Exército inglês não deseja entregar qualquer material sem que aqui tenhamos o correspondente pessoal”³³. Apercebeu-se das dificuldades em requisitar pessoal na Escola de Aeronáutica Militar. Propôs que fosse na Companhia de Aerosteiros a escolha

²⁹ Norte de França, 31-3-1917, A missão da aviação, — Óscar Monteiro Torres, António de Sousa Maia, José dos Santos Leite, Alberto Lelo Portela, João Branco, AHM, 1.^a Divisão, 35.^a Secção, Caixa. 123.

³⁰ AHM, 1.^a Div., 35.^a Sec., cx. 123.

³¹ AHM, 1.^a Div., 35.^a Sec., cx. 123.

³² AHM, 1.^a Div., 35.^a Sec., cx. 123.

³³ AHM, 1.^a Div., 35.^a Sec., cx. 123.

de serralheiros, mecânicos, eletricitas, metralhadores, motoristas e motociclistas, e ainda o recrutamento de rancheiros, serralheiros, soldados e praças das unidades de TSF. Propôs contratar motoristas e mecânicos civis e graduá-los em sargentos. Mandou ainda apresentar e reunir 12 praças de cavalaria e ainda um cabo-serralheiro do Arsenal do Exército ou de uma unidade das metralhadoras. O pessoal seria escolhido, “preferindo os que saibam ler e escrever”; seguiriam para as escolas de instrução na França e “seriam distribuídos pelas diferentes especialidades, mecânico auxiliar, eletricitas, metralhadores, motoristas e motociclistas”, mediante “as qualidades e merecimentos” que manifestassem durante a instrução³⁴. É de salientar que o recrutamento de pessoal para a aviação se processou sem qualquer rigor e exigência na seleção, dispensando “quaisquer pareceres, concursos e mais formalidades”³⁵.

Em maio de 1917, terminado o primeiro curso em Portugal, quando já ia demorada a Grande Guerra, os pilotos formados na Escola de Aeronáutica Militar eram insuficientes para guarnecer as esquadrilhas. A própria escola tinha dificuldades em fornecer pessoal à esquadrilha inicial em organização. Da Secretaria de Guerra, a 28 de maio de 1917, era enviada uma missiva ao comandante da esquadrilha inicial do CEP comunicando que só em último caso fosse solicitado à escola pessoal para a organizar³⁶.

A falta de pessoal era, de facto, o grande problema. As características que os alunos deviam reunir eram as seguintes: não ter idade superior a 25 anos; estarem sujeitos a uma rigorosa inspeção médica, não ter posto superior a tenente e que fossem das armas e com o respetivo curso³⁷. Segundo Norberto de Guimarães, quando fora nomeado chefe dos Serviços de Aviação do CEP existiam apenas oito pilotos “com necessidade de se aperfeiçoarem e treinarem” e não havia um “único mecânico, montador, observador, telegrafista de TSF”³⁸.

No mês de maio o oficial do Exército Norberto de Guimarães, brevetado na França, futuro chefe dos Serviços de Aviação do CEP, tentava contribuir para a organização da esquadrilha inicial face às dificuldades de pessoal. Encetou uma viagem aérea com o fim de recrutar pessoas, percorrendo várias cidades do país e fazendo sessões de propaganda aeronáutica,

³⁴ AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 123.

³⁵ AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 0071/07.

³⁶ AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 0071/07.

³⁷ Guimarães (1918).

³⁸ Guimarães (1918, p. 2).

distribuindo convites aos oficiais de artilharia da Figueira da Foz, Viana do Castelo e Porto³⁹.

3.2. A escola de Vila Nova da Rainha

Convirá, pois, recuar no tempo para analisar sucintamente a escola de formação de pilotos-aviadores em Vila Nova da Rainha.

Através de uma circular enviada pela Comissão de Aeronáutica Militar e assinada pelo seu presidente, tenente – coronel Hermano de Oliveira, em abril de 1913, compreendemos o estado embrionário em que se encontrava a organização dos serviços aeronáuticos em Portugal. Não havia qualquer verba para despesas com aviação. A comissão teve de recorrer a outras entidades para angariar donativos para a compra de aeroplanos. Existiam apenas dois aeroplanos: um monomotor Deperdussin oferecido pelo coronel brasileiro Albino Costa e um biplano Avro adquirido pelo diretório do Partido Republicano Português. Porém, para nada serviam, quando ainda não se tinha organizado qualquer serviço aeronáutico. Não havia nem aeródromo nem pessoal qualificado na aviação.

Finalmente, a escola foi criada pela Lei n.º 162 de 14 de maio de 1914. No relatório da Comissão da Aeronáutica Militar, com data de 1914, onde estão explanadas as normas para o estabelecimento da Escola da Aeronáutica Militar, são perceptíveis as dificuldades e a falta de tudo no que respeita a aviação. Vejamos o que diz a proposta enviada à Secretaria de Guerra sobre o uso dos aparelhos de aviação existentes no país. Para a instrução seriam aproveitados os aeroplanos que foram construídos na Companhia de Aerosteios, um Blériot e um Antoinette, pertença de particulares. Para os exercícios utilizava-se o Avro, um Farman que pertencia a *O Comércio do Porto*. Sugeriu-se ainda a construção de um Voisin aproveitando o motor e os restos deste avião. A solução na altura era improvisar-se com o que existia na Companhia de Aerosteios. Foi sugerido ainda transformar em pilotos dois soldados desta unidade. O facto de demonstrarem “paixão pela aviação, a longa prática de *chauffeur* e as suas qualidades de decisão”⁴⁰ eram, segundo a opinião daqueles homens, suficientes para garantir o êxito. Para Norberto de Guimarães, um bom piloto tinha de ter prática de voo, fazer voos de longa duração com 80 a 100 horas a altitudes de 3500 a 6000 m em aviões rápidos. Deveria ainda ser um bom atirador. Era igualmente indispensável escolher para pilotos jovens com destreza, hábitos de desporto, reflexão rápida, inteligência e conhecimentos suficientes para não ter problemas com a máquina

³⁹ Lopes (2001, p. 21).

⁴⁰ Comissão da Aeronáutica Militar (1914, pp. 4-6).

“a que vão confiar a vida”⁴¹. Tomava como exemplo aviadores de reputação mundial, Nieuport, Caudron, Pegoud, Garros, Védrières, Guynemer, Langue-doc e outros, realçando as suas competências de engenheiros e construtores de aeroplanos, e fazendo a ressalva de que estas qualidades eram “quase suficientes para fazer um aviador”, porém não bastantes “para um aviador militar no *front*”⁴².

Tendo ainda por base o mesmo documento, atente-se na proposta apresentada quanto à aquisição de material aeronáutico. A Companhia de Aerosteios constituiria uma missão com um máximo de 10 pessoas com o fim de ir ao estrangeiro adquirir quatro biplanos e todo o material necessário à Escola de Aeronáutica Militar. A proposta também não foi aceite, com o argumento de que “embora ditada por uma manifesta boa vontade”, não era exequível, pois “o serviço de aviação militar não é suscetível de ser improvisado”⁴³. Era notória a necessidade que a escola tinha de biplanos, fundamentais à instrução, pois tinha dois lugares e duplo comando.

Em maio de 1916, o ministro de Portugal em Paris, João Chagas, entrega ao ministro da guerra francês um primeiro pedido de material para a Escola de Aeronáutica Militar⁴⁴. É curioso notar que o Governo português pediu o material de aviação para instalar uma escola e ainda para organizar uma esquadrilha de combate. Saliente-se que, em 1916, existe um número muito reduzido de pilotos, a escola de Vila Nova da Rainha não tem aeroplanos, tudo no que se refere à aviação está numa fase muito incipiente o que não impede que Portugal pretenda desde logo estabelecer uma esquadrilha de combate. Como seria de esperar, a França apenas manifestou a intenção de disponibilizar o material solicitado para a escola: os aviões Morane Saulnier, Caudron G-3 e o Nieuport. Não conseguimos apurar se a França chegou ou não a fornecer todos os aviões para a instrução. Sabemos apenas que o Governo gaulês autorizou o fornecimento de dois Nieuport, um Caudron e um Morane H com motor Anzani de 50 cavalos⁴⁵.

⁴¹ Guimarães (1918).

⁴² Guimarães (1918).

⁴³ Comissão da Aeronáutica Militar (1914, p. 4).

⁴⁴ A lista de material solicitada à França não era apenas composta de aviões. Para além dos cinco do tipo Farman F-41, de preferência munidos de dispositivos lança-bombas para projéteis de 90 mm. Aparelhos do tipo Nieuport, Morane Saulnier e Caudron G-3. Pretendiam ainda aparelhos TSF, cinco motores renault, sete hélices, duas instalações de iluminação a bordo; visores durand para o lança-bombas e cem projéteis de 90 mm para tiro aéreo (AMAE, A-1 Série Europe (Portugal 1918-1919), A-3 Nouvelle Série Europe Guerre 1914-1918).

⁴⁵ Derou (1986, p. 122).

No dia 17 de julho de 1916 realizou-se o primeiro voo militar em Portugal, na Escola de Aeronáutica Militar, efetuado pelo capitão Santos Leite num Deperdussin Type B elevando-se a uma altura de 15 metros. Foi o primeiro oficial a obter o *brevet* de piloto-aviador militar na França, a 11 de fevereiro. A partir de agosto realizaram-se os ensaios iniciais do primeiro aparelho montado na escola, um Maurice Farman MF 11, por Santos Leite e Caseiro. Consta que eram realizadas pequenas viagens ao Cartaxo, a Vila Franca de Xira e Lisboa, localidades próximas da escola. As viagens mais longas foram Escola-Tancos-Vendas Novas-Escola e Escola-Santarém⁴⁶. Dois meses mais tarde deu-se início, com os aviões Farman F-40 e Caudron G-3, ao primeiro curso de pilotagem em Portugal. Em 6 de maio de 1917, na Sociedade de Geografia de Lisboa procedeu-se à cerimónia da entrega dos *brevets*.

No ano de 1917 deu-se continuidade à instrução com viagens, para pontos mais distantes, mas marcadas por acidentes. No dia 24 de março, os tenentes João Luís de Moura e Luíz da Cunha e Almeida partiram, cada um com um aparelho, para Estremoz. No mesmo mês, o capitão Norberto quando realizou uma viagem de Nieuport, ao norte de Portugal teve um acidente e o aparelho capotou, inutilizando-se. A 24 de abril, o tenente Aragão, na viagem Escola-Torres Novas, ao aterrar, partiu o trem de aterragem esquerdo⁴⁷.

Os indivíduos que pretendessem ser admitidos ao concurso de piloto-aviador deveriam satisfazer às seguintes condições: ter menos de 32 anos de idade e mais de 18; depois do curso, obrigatoriedade de prestar serviço aeronáutico durante dois anos; consentimento do pai ou tutor caso fosse menor⁴⁸.

A instrução ministrada na escola era essencialmente livresca, embora segundo o regulamento: “O ensino será ministrado em lições e repetições teóricas e práticas prestadas nas aulas, [...] aeródromo e mais dependências da escola [...] em trabalhos nos aeródromos sobre os assuntos professados nas aulas [...] em exercícios no campo, em aeroplano”⁴⁹. O curso de piloto-aviador militar era técnico e essencialmente prático. Compreendia o estudo completo do aeroplano e da sua aplicação na guerra; o estudo da meteorologia, topografia, telefotografia, levantamento de cartas aeronáuticas, telegrafia sem fios e sinalização, montagem, voos em aeroplanos e viagens.

⁴⁶ Lapa (1928, p. 116).

⁴⁷ Lapa (1928, p. 116).

⁴⁸ Ordem do Exército (1915b., p. 630).

⁴⁹ Regulamento da Escola de Aeronáutica Militar, art.º 38.º *Revista Aeronáutica. Órgão do Aeroclub de Portugal*, janeiro – março de 1916, vi ano, n.º 1, p. 6.

Enquanto no país não houvesse uma escola de instrução de piloto-aviador, seria simplesmente ministrado o curso de piloto-aviador. Este curso assentava numa base fundamentalmente teórica, pois versava o estudo da estabilidade transversal e longitudinal, pressão barométrica, temperatura, velocidade, meteorologia, orientação. Também se aprendiam algumas noções sobre os motores, incluindo “aprendizagem de voos”⁵⁰. Como condição especial para o curso de aviador era necessário a carta de piloto-aviador. Esta estaria em harmonia com o regulamento da Federação Aeronáutica Internacional e conferida pelo clube delegado em Portugal.

Só depois de aprovados nos cursos técnicos e preparatórios seriam classificados em pilotos-aviadores militares ou pilotos-aviadores. A diferença residia fundamentalmente no tipo de provas a desempenhar e no grau de exigência. As provas para piloto-aviador militar consistiam: uma viagem triangular de 200 km efetuada com o mesmo avião em dois dias consecutivos, com dois pontos de escala intermediários obrigatórios; duas viagens no mesmo aparelho, cada uma pelo menos de 200 km em linha reta no espaço de uma semana; uma prova de altura, de pelo menos 2000 m; descida em espiral com o motor parado. O piloto não podia ir acompanhado, e um dos voos devia ser executado de noite. Para o curso de piloto-aviador era necessário fazer duas provas de distância percorrendo um circuito fechado de 5 km; uma prova de altura com elevação a 50 m do ponto de partida. Nestas provas, quando chegasse o momento da aterragem, o indivíduo devia parar o motor; quando o aparelho tocasse no chão, efetuava a paragem completa a menos de 50 m do ponto marcado⁵¹.

Na realidade, os pilotos não eram preparados para um cenário de guerra, pois as aulas não se baseavam em voo noturno, bombardeamento, regulação de tiro de artilharia, ligação da infantaria, caça compreendendo acrobacia e tiro aéreo. Não se ensinava tática nem estratégia por falta de pessoal qualificado. No que diz respeito à formação de observadores, a escola não tinha capacidade para tal. Deve também acrescentar-se que o primeiro curso de pilotagem foi influenciado pelas deficientes características aeronáuticas do aeródromo de Vila Nova da Rainha, bem como pelas dificuldades na obtenção de alguns *brevets*.

A pista não era a mais adequada para a instrução. Estava cercada de valas e ficava inutilizável sempre que chovia, o que podia acontecer três ou quatro meses por ano. Achando-se a pista disposta na diagonal da propriedade, orientada na direcção norte-sul, um avião mais rápido do que o Farman

⁵⁰ Ordem do Exército (1915b, p. 220).

⁵¹ Ordem do Exército (1915b, pp. 635-637).

(por exemplo, um Caudron G-3) que tivesse “uma *panne* de motor após a *décollage*” para sul em direção ao rio, seria “lá que o aparelho [ia] ficar”. Se a direção fosse norte, “lá [estavam] os hangares e o aquartelamento a tirar toda a esperança de salvar o aparelho e o aviador”. Problemas que se agravavam “quanto mais rápido [fosse] o aparelho tripulado”⁵². “O campo de Vila Nova da Rainha [era] absolutamente impróprio para campo de aviação embora aproveitável para uma *atterrissage [sic]* forçada”, impondo-se a “mudança imediata da escola” e sendo vantajoso que se mudasse para Alverca. Aí, argumentava-se, o terreno “não [era] alagadiço, [era] menos gordo e menos duro do que o de Vila Nova da Rainha”, e existiam “condições e dimensões necessárias para nele se poder aterrisar em todas as direções”, estando a futura pista rodeada de “campos planos e livres de obstáculos, onde se [podia] aterrisar quando isso se [tornasse] necessário”, inclusive “no rio e a pequena distância os mouchões que também se prestavam muito bem a *atterrissages*”⁵³. Num dos relatórios elaborado pela Comissão Técnica de Aeronáutica Militar pode ver-se o caso de cinco alunos da escola, sendo um deles o capitão José Joaquim Ramires que voaria em 1918 numa esquadrilha francesa de bombardeamento cujas provas aéreas do exame para piloto-aviador militar tinham ficado incompletas devido ao acidente de um dos *farman* F.40 de instrução. Ainda assim, a atribuição dos diplomas foi possível por o ministro da Guerra ter reconhecido que os alunos tinham adquirido os conhecimentos suficientes para a prática aeronáutica⁵⁴. Isto é, tinham feito voos com aterragens e descolagem no triângulo Vila Nova da Rainha-Vendas Novas-Tancos-Vila Nova da Rainha, onde terão treinado a descolagem e a aterragem e aprendido a curvar no ar. Segundo Norberto de Guimarães, os pilotos portugueses na escola faziam provas com uma hora de voo a 2000 m, um voo planado de 600 m, faziam mais duas a três viagens perfazendo o total de 30 horas de voo⁵⁵. Isto quando era possível, pois, como vimos, houve provas que ficaram incompletas. As provas eram fiscalizadas por meio de aparelhos registadores e por delegados do júri. Que aparelhos eram estes? Este tipo de provas chegou a concretizar-se? Sabe-se que houve provas que ficaram a meio precisamente por falta de aeroplanos. Ocorre-nos a dúvida quanto aos

⁵² AHFA, TC/PILAV Carlos Esteves Beja – U.I.00001, cx. 13, Capitão Cifka Duarte, “Relatório sobre a possibilidade de melhorar a pista de Vila Nova da Rainha e vantagens da mudança para o campo de Alverca”, 10-9-1917.

⁵³ AHFA, Fundo Escola Militar de Aviação, Vila Nova da Rainha, U.I. n.º 4, doc. 3, alferes Carlos Beja.

⁵⁴ AHFA, Relatório da Comissão Técnica de Aeronáutica Militar, de 16 de abril de 1917.

⁵⁵ Guimarães (1918).

curso preparatórios. Desconhecemos ter existido algum tipo de instrução de piloto-aviador antes de outubro de 1916, isto é, antes do primeiro curso de piloto-aviador ministrado na escola. Apenas se sabe que, quando em 1914 o Governo português criou a Escola de Aeronáutica Militar, se tornou necessária a formação de pilotos militares para garantir futuramente a instrução aos cursos de pilotagem em Vila Nova da Rainha. Quando se deu início à construção da escola, no dia 31 de julho de 1915 foi aberto um concurso para que seis oficiais da Marinha ou do Exército fossem enviados ao estrangeiro para “praticarem numa escola de aviação”. Junto da Comissão de Aeronáutica Militar foi criada uma Comissão de Propaganda e Vulgarização de Aviação em Portugal, “a quem competirá a propaganda e vulgarização da aviação por meio de conferências e publicações, festas, provas ou concursos [realizou-se um festival aéreo na Amadora em 1917] procurando reunir todos os elementos que possam contribuir para o desenvolvimento da aeronavegação”⁵⁶.

A escola formava pilotos militares? Que espécie de *brevet* atribuía? Segundo o seu regulamento, o aluno, findo o curso recebia uma carta internacional de piloto-aviador emitida pela FAI (Federação de Aeronáutica Internacional). Esta organização foi fundada em outubro de 1905 em Paris, apresentando-se em oito países através dos seus aeroclubes. O Aeroclube de Portugal era o representante da federação em território português. Assim, este organismo era responsável por emitir a respectiva carta⁵⁷. No advento da aviação, os alunos começavam a sua aprendizagem numa escola de aviação civil, após a qual recebiam o certificado da FAI emitido pelo Aeroclube do país. Posteriormente frequentavam unidades de ensino militar onde iniciavam a instrução de combate aéreo. Ao fim desta etapa obtinham o *brevet* militar. A formação era concluída com a especialização. Na verdade, foi este o percurso feito por alguns dos nossos pilotos na França e não na escola de Vila Nova da Rainha. O *brevet* militar foi obtido nas escolas francesas. De facto, Guimarães, fala-nos em pilotos militares, em *brevets* militares, para logo em seguida não reconhecer quase nenhum valor militar a tudo isto. Dá-nos a ideia de que a Escola de Aviação Militar atribuiu um *brevet* desatualizado, ou seja, com base em provas francesas do período de pré-guerra copiadas pelos portugueses. Estas provas já se encontravam desatualizadas, pois não faziam face às exigências do conflito. Daí os franceses terem-nas substituído por outras mais difíceis. Sem querermos abusar de citações, não conseguimos resistir a reproduzir mais uma. Na opinião de Norberto de Guimarães, “o que era pois justo, e o que pelo menos, nós devíamos fazer

⁵⁶ Ordem do Exército (1915a).

⁵⁷ Ordem do Exército (1915b, p. 639).

seria alterar de novo as provas de ‘brevet’ militar em conformidade com as exigências atuais da guerra e de forma tal que, quando déssemos um *brevet* de piloto-aviador a um oficial este estivesse apto a recuperar o seu lugar numa esquadrilha. Assim teríamos evitado a ilusão em que o nosso público viveu julgando que tinha verdadeiros aviadores militares pelo facto de ver oficiais nossos *brevetes*⁵⁸.

3.3. A preparação da esquadrilha inicial

As negociações para a criação da esquadrilha portuguesa datam dos meados de 1917. Em maio, numa carta dirigida ao ministro da Guerra, Guimarães reiterou que seriam necessárias duas esquadrilhas de regulação de tiro e reconhecimento, e que, “pela sua própria organização independente e pelas actuais necessidades da guerra deveria ser dotada de mais duas esquadrilhas de caça e proteção”⁵⁹. Norberto de Guimarães entendia que, sendo o CEP equivalente a dois corpos de exército, eram necessárias duas esquadrilhas de regulação de tiro e reconhecimento e duas esquadrilhas de caça e proteção. E acrescentou: “[...] não pode e não deve nunca, uma esquadrilha de regulação de tiro prescindir da proteção de uma de caça”⁶⁰.

Por fim, em junho, o ministro da Guerra aprovava a seguinte orgânica da esquadrilha inicial de aviação para o CEP: o comandante seria o capitão de artilharia piloto-aviador Norberto de Guimarães, que também assumiria o comando da esquadrilha de caça e ficaria responsável por organizar o quadro de pessoal necessário à esquadrilha inicial. O piloto-aviador capitão de infantaria Joaquim Ramires seria o comandante da primeira esquadrilha de regulação de artilharia; o tenente de cavalaria Óscar Monteiro Torres, comandante da segunda; os pilotos Luís da Cunha e Almeida, António de Sousa Maia, José Barbosa dos Santos Leite, João Barata Salgueiro Valente, Alberto Lelo Portela e Miguel Paiva Simões seriam os comandantes de esquadrilha à medida que estas se fossem organizando⁶¹.

No dia 8 de junho de 1917, saiu a primeira ordem da esquadrilha inicial, já assinada por Norberto de Guimarães, em que se explanava a sua organização. Dividia-se em três partes: Comando, Serviços de Aviação e Secção de Engenharia. Esta última, por sua vez, compreendia quatro subsecções: telegrafia, fotografia, material e oficinas. A esquadrilha inicial era composta de pilotos, observadores, mecânicos, amanuenses, telegrafistas,

⁵⁸ Guimarães (1918).

⁵⁹ AHM, 1.^a Div., 35.^a Sec., cx. 1243.

⁶⁰ AHM, 1.^a Div., 35.^a Sec., cx. 1394, n.º 8.

⁶¹ AHM, 1.^a Div., 35.^a Sec., cx. 1394, n.º 8.

carpinteiros de aviões, enfermeiros, um médico, um chefe de secretaria, clarins, *chauffeurs*, motociclistas, telegrafistas, montadores, serralheiros, espingardeiros, torneiros e latoeiros, eletricitas e vulcanizadores⁶². Foram contratados 34 civis graduados maioritariamente em segundos-sargentos, com o intuito de se tornarem mecânicos-montadores. Ora a contratação de civis só veio comprovar a insuficiência de pessoal para guarnecer as esquadrilhas previstas. Estes futuros mecânicos irão frequentar escolas francesas.

O fim principal da esquadrilha inicial era mobilizar pessoal para a aviação militar; posteriormente seria desdobrada em esquadrilha de caça e de regulação de tiro. Quanto à relação dos pilotos e alunos-pilotos que faziam parte desta esquadrilha, constam 31 pilotos. Dezassexes provinham da escola de Vila Nova da Rainha, e do núcleo formado no estrangeiro e os restantes quinze são alunos. Quanto aos alunos-pilotos, o *brevet* seria obtido na escola portuguesa ou nas estrangeiras. A esquadrilha inicial incluía ainda cinco segundos-sargentos destinados a frequentar o curso de piloto-aviador militar numa escola francesa. Em relação aos civis contratados apresentaram-se 35, cujas funções seriam maioritariamente de mecânico-montador e algumas de serralheiro-torneiro.

Finalmente, no verão de 1917 surgiu oficialmente um Serviço de Aviação anexo ao CEP, e uma primeira esquadrilha de aviação, com sede no Quartel de Artilharia 1, em Lisboa. Ambas dependiam do Ministério da Guerra. O capitão-aviador Norberto de Guimarães foi nomeado, por despacho do ministro da Guerra, no dia 2 de julho, chefe do Serviço de Aviação, com sede em Paris. Concomitantemente, cabia a Norberto de Guimarães a responsabilidade de orientar a instrução do pessoal navegante e mecânico

⁶² AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 1394, n.º 1. O Comando era composto de um comandante, um provisor-tesoureiro, um médico-oficial, dois enfermeiros, quatro amanuenses, um chefe de secretaria e três clarins, todos eles sargentos. O Serviço de Aviação era constituído por quinze pilotos e catorze observadores; a Secção de Engenharia teria um comandante, um primeiro-sargento, dois segundos-sargentos, oitenta cabos e soldados, três sargentos *chauffeurs* e motociclistas e doze soldados *chauffeurs* e motociclistas. A Sessão de Telegrafia possuía um chefe, um segundo-sargento, quatro telegrafistas civis e doze soldados da TSF e da TPF com o CMDT, o 1º e o 2º sargento, cabos e soldados *chauffeurs* e motociclistas, a Subsecção de Telegrafia com o seu chefe, o 2º sargento, telegrafias civis, soldados da TSF e da TPF, Subsecção de Fotografia com o chefe, o segundo-sargento e o soldado; por fim, a Subsecção de Material com o chefe, o 2º sargento, espingardeiros, soldados-serventes de metralhadoras e soldados. Na Subsecção de Oficinas, o chefe e um alferes, mecânicos e montadores, serralheiros, torneiros e latoeiros, eletricitas e vulcanizadores. Apresentaram-se também na esquadrilha inicial um rancheiro, fotógrafo, impedidos, sapateiros e um motociclista.

em escolas francesas e de organizar o número de esquadrilhas necessárias⁶³. Apresentou-se no Quartel-General do CEP e visitou uma esquadrilha inglesa para, segundo ele, bem se orientar “na organização dos nossos serviços de aviação”⁶⁴. A ideia seria os serviços de aviação seguirem o padrão inglês, pelo facto de o CEP estar subordinado ao Exército britânico.

Enquanto a esquadrilha inicial permanecesse em Portugal, o capitão José Joaquim Ramires, o piloto mais antigo, nomeado chefe dos pilotos, seria o responsável; o capitão Castilho Nobre, o chefe dos observadores; o tenente Bernardino dos Reis, o chefe dos serviços de engenharia; e o tenente Luís da Cunha e Almeida era nomeado para dirigir os serviços de secretaria⁶⁵.

Pouco tempo depois, Norberto de Guimarães já solicitava uma imensa relação de material aos governos francês e inglês para a constituição do grupo de esquadrilhas do CEP. Era necessário tudo: os aviões, motores, armamento e transportes. O Governo francês teria ainda que garantir um fornecimento mensal em aparelhos de caça e de 30% de aparelhos de regulação de tiro, seis hangares desmontáveis, tipo *bessoneau*, um automóvel panhard de 16 cavalos, bem como peças sobresselentes para um prazo de serviço ativo de três meses⁶⁶. Além disso, uma vez em Paris, fez os contactos possíveis e organizou a entrada do pessoal nas escolas de formação.

Guimarães projetou as suas esquadrilhas da seguinte forma: no mês de janeiro ou no início do mês de fevereiro seria organizado o primeiro grupo de esquadrilhas (de regulação de tiro e reconhecimento) com a necessidade de 26 pilotos, incluindo o comandante, o ajudante do comandante, seis pilotos por esquadrilha e dois pilotos de reserva por esquadrilha. Contava ter

⁶³ AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 1394, n.º 1.

⁶⁴ Guimarães (1918).

⁶⁵ AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 1791, n.º 4.

⁶⁶ Eis a lista de material a requisitar ao Governo francês: para o comando do grupo: um avião de caça Nieuport, com motor Gnôme de 150 cv, um avião de tiro, dois Breguet, um motor de *rechange* para cada um destes aparelhos. Para a esquadrilha de caça: seis aviões Spad com motor Hispano - Suíza de 150 cv, quatro aviões Nieuport com motor Gnome de 150 cv, um motor de *rechange* Hispano e outros Gnome. Para as esquadrilhas de regulação de tiro, catorze aviões Breguet e três motores de *rechange* Hispano. Os quinze aviões Breguet deveriam ser munidos dos mais perfeitos aparelhos de TSF e da mais completa instalação elétrica e de dispositivos para bombardeamento, três *voiturettes* “*delage*” (tipo *escadrille*), um camião de projetores “para voos de route” tipo *aviation*. Quanto ao material a requisitar ao Governo britânico: nove camiões, quinze camiões para transporte de material, dois camiões de telegrafia e telefonia, um camião-gabinete fotográfico, dois camiões-oficina, um camião-gerador; dez carretas de atrelagem, sendo três para transporte de asas e uma para transporte de água; nove motocicletas, sendo quatro com *sidecar*; quarenta metralhadoras Vickers e vinte Lewis (AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 0071, n.º 7).

prontos 32 pilotos para o desempenho do serviço do primeiro grupo de esquadrilhas com mais seis pilotos de reserva. Com este quadro seria possível, segundo ele, garantir o serviço por três meses. Previa em maio ter necessidade de nova reserva de pilotos (quatro ou seis). O tempo médio de formação de cada um era de cinco meses. Logo, em maio deveriam ser necessários 32, 26 para a formação do segundo grupo de esquadrilhas e seis para a reserva do primeiro grupo de esquadrilhas. Chamou a atenção para o problema das reservas de pilotos a partir de maio. A partir do mês de junho seriam precisos oito a dez pilotos por mês. Sugeriu que a sua formação fosse em escolas inglesas, visto que “os nossos aparelhos vão ser ingleses e a nossa aviação tem que estar intimamente ligada à aviação inglesa”⁶⁷. Contudo, as coisas não começaram bem, já que esteve à espera da chegada do pessoal para formação. Em julho de 1917 já o capitão informava “ser indispensável que os 11 pilotos observadores e mecânicos com o tenente de engenharia Bernardino Reis se apresentassem sob risco de retardar a sua instrução um mês”. E reforçava: “Também seria indispensável que novos 12 pilotos se apresentem aqui a tempo de se apresentarem nas escolas de aprendizagem no 1.º de Agosto”⁶⁸. Queixou-se que os pilotos, observadores e mecânicos se apresentaram com grande atraso. Reiterou que “perdi pelo menos dois meses em Paris, sem nada fazer, devido a esta inexplicável demora”⁶⁹. A formação do primeiro grupo de pilotos deslocado para França em julho de 1917 iniciou-se a 15 de agosto e durou até 20 de dezembro de 1917.

⁶⁷ Guimarães (1918).

⁶⁸ AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 1015.

⁶⁹ Guimarães (1918).

4. A INSTRUÇÃO NAS ESCOLAS FRANCESAS

A instrução aeronáutica em França seguiu uma determinada linha de dificuldade crescente. Existiam as escolas de aprendizagem e as escolas de aperfeiçoamento. Os instruendos aprendiam em aeronaves que estavam direcionadas para as missões menos complexas, por exemplo, o Farman e o Caudron, para seguidamente passarem às missões mais complexas, de reconhecimento aéreo, tiro noturno, voo de noite e caça em aparelhos Nieuport, Spad e Sopwith. Também incluía uma vertente teórico-prática. A parte teórica compreendia a aprendizagem de aerodinâmica, meteorologia, lançamento de hélices e armamento. Havia uma componente de aprendizagem da aeronave em questão, passando ao fim de algum tempo para a vertente prática. Após uma instrução inicial, o aluno voava sozinho em linha reta num aparelho de fraca potência e iam sendo incrementados treinos cada vez mais exigentes até às provas acrobáticas.

Figurava ainda a “instrução em aviões rápidos de caça”. Iniciava-se num roldador, aeronave de fraca potência e com asas pequenas. Fazia algumas rodagens no campo de aviação, aprendendo o instruendo a controlar a aeronave com os comandos para os pés. Depois de aprender a manter o aparelho em linha reta, passava para outro mais veloz onde aprendia a “manter a cauda do avião no ângulo apropriado”.

Seguidamente, aprendia a descolar. A fase seguinte consistia em treinar noutro tipo de avião. O instruendo teria de descolar e manter o avião em voo por breves momentos. Se esta etapa fosse alcançada com êxito, o próximo passo seria chegar aos 60 pés, manter-se em voo durante cinco a seis minutos e fazer uma boa aterragem. A meio da instrução pretendia-se que alcançasse os 300 ou 400 pés e percursos em linha reta superiores a duas milhas. Nesta fase, teria de adaptar-se ao vento de frente, de cauda e lateral, fazer algumas voltas e acrobacia. Finda esta etapa, o aluno era enviado para as *real flying machines*⁷⁰ onde executava todas as manobras anteriormente aprendidas até as conseguir realizar com perfeição. A formação terminava com o desligar e ligar o aparelho no ar com espirais a meio do voo.

Para a obtenção do *brevet* militar, teriam de ser feitas 3 provas. Duas delas consistiam em atingir uma localidade a uma hora de distância e regressar; a terceira obrigava à execução de um triângulo com aterragem obrigatória

⁷⁰ Serejo. (2013, p. 44).

num dos vértices. Por fim, era necessário atingir por duas vezes a altitude de 7000 pés. Já como piloto-aviador, fazia uma passagem por escolas onde teria contacto com aviões Morane, Blériot ou Nieuport e aprendia a disparar sobre alvos no ar. Finalmente, era enviado para escolas de combate, onde aprendia o combate a solo e em formação e manobras *loop* e *slide*⁷¹. Cada piloto percorria no GDE, campo de aviação onde se encontravam todos os pilotos vindos das escolas a fim de completarem o seu treino e aguardarem a sua partida para uma esquadrilha, um estágio de um a dois meses antes de chegar ao *front*.

Vejamos o percurso de instrução do tenente Santos Leite. Adquiriu o seu *brevet* civil na escola de Chartres, pelo Aeroclube de França, em nome da FAI, em 22 de março de 1916. Nos dias 5 e 6 de fevereiro de 1916 fez dois voos a 2100 m de altitude e a 10 terminou as suas provas de *brevet* militar sob Farman. As provas consistiam numa viagem em um triângulo de 220 km: Chartres-Buc-Châteaudun-Chartres em 2h25min a uma altitude de 700 m. O seu certificado registava 28h39min com 191 aterragens. Ainda no mês de fevereiro seguiu para a escola de Pau, onde pilotou aviões Blériot, Moraine Saulnier e Nieuport. Em maio realizou uma prova de altura de 2100 m sobre Nieuport, habilitando-o a pilotar aparelhos rápidos⁷². As provas para piloto-aviador militar na escola de Vila Nova da Rainha também consistiam numa viagem triangular de 200 km. Realizava-se igualmente uma prova de altura de pelo menos 2000 m⁷³. Não se sabe com rigor se, efetivamente, estas provas se realizavam tal e qual como constavam no regulamento da escola, tendo em linha de conta as fragilidades e os problemas por nós já mencionados. Reconhecemos que a escola de pilotagem atribuía apenas o *brevet* civil. Inicialmente os alunos começavam a sua aprendizagem em escolas de aviação civil. Aí recebiam o certificado da FAI emitido pelo Aeroclube do país. Posteriormente frequentariam escolas militares onde iniciariam a instrução de combate aéreo, terminando nas escolas de especialização. Findo este percurso alcançariam o *brevet* de piloto militar⁷⁴.

Sigamos o relatório do chefe dos Serviços de Aviação do CEP, dado ser uma importante peça do desenrolar deste processo. Os alunos-pilotos estavam destinados às escolas de instrução de Juvisy, a completar o *brevet* em Farman, para posteriormente se transformarem em pilotos de Caudron, com o objetivo de obterem o respetivo diploma. Os oficiais Duvalle Portugal,

⁷¹ Serejo (2013., p. 45).

⁷² *Revista Aeronáutica* (1916, p. 4).

⁷³ Ordem do Exército (1915b, p. 636).

⁷⁴ Serejo (2013, p. 43).

tenentes Sarmento de Beires, Castro Silva e António de Almeida, Olímpio Chaves, bem como os alferes José Pereira Gomes e Rosário Gonçalves, ingressaram na escola de Châteauroux a fim de, sendo pilotos de Farman, se transformarem em pilotos de Caudron e depois começarem o seu aperfeiçoamento sobre caudron bimotor (aparelho de regulação de tiro). Os capitães José Ramires e Luís da Cunha e Almeida, depois de terminado o seu aperfeiçoamento sobre Caudron bimotor, seguiram para a escola de Avord, onde fizeram o seu aperfeiçoamento sobre Nieuport. De lá seguiram, na 2ª quinzena de outubro, para a Escola de Combate e Acrobacia de Pau. O capitão Luís da Cunha e Almeida, após ter findado a instrução em Pau, juntamente com o alferes Paiva Simões, foram para a École de Tir Aérien em Caseaux. Já o alferes Salgueiro Valente acabou o seu aperfeiçoamento na Escola de Combate e Acrobacia de Pau na primeira quinzena de outubro, seguindo também para Cazeaux, onde obteve o seu *brevet de mitrailleur*. Em Paris, aguardou autorização para se deslocar para a escola de Istres, de aperfeiçoamento de voos de noite. O alferes Paiva Simões acabou no final de outubro o seu aperfeiçoamento em Pau. O tenente-piloto Ulisses Alves recebeu o diploma de piloto bombardeiro pela escola de aplicação de bombardeamento Aéreo de Crottoy, onde fez instrução e formação prática em Sopwith⁷⁵.

Ao mesmo tempo que uns adquiriram o seu brevet de piloto-aviador militar em aparelho Caudron e aperfeiçoamento em Caudron G.IV, outros fizeram o seu aperfeiçoamento como pilotos de regulação de tiro e de caça. Na escola de Juvisy obtiveram em dezembro o seu *brevet*: José Cabrita, Carlos de Almeida, Santos Moreira, e Jones da Silveira. Fizeram o seu aperfeiçoamento sobre Caudron G.IV em Avord, na escola de aperfeiçoamento para o ensino de caça ou voo noturno para pilotos de bombardeamento. Seguiram para o GDE para treino e aperfeiçoamento em pilotos de regulação de tiro⁷⁶. No que diz respeito à instrução dos mecânicos, estes foram divididos em dois grupos. O primeiro era constituído por 12 elementos, os melhores enviados para oficinas de construção e reparação de motores de aviação. O segundo começou por uma escola de aviação a fim de se familiarizar com os motores, para depois ser enviado a uma oficina de construção. Após terem-se tornado mecânicos, fizeram um estágio nas grandes oficinas de aviação militar francesas de reparação de motores e células de Saint-Cyr⁷⁷. A instrução em França decorreu com alguns sobressaltos. Não é por acaso que Norberto de Guimarães, em entrevista ao jornal *O Século*, afirmava que, durante os quatro meses,

⁷⁵ Guimarães (1918).

⁷⁶ Guimarães (1918).

⁷⁷ Guimarães (1918).

os aviadores portugueses “foram acusados de emboscados”⁷⁸. Os capitães Joaquim Ramires e Luís da Cunha e Almeida, na escola de aperfeiçoamento de Châteauroux, estiveram quatro meses sem voar. Em setembro possuíam apenas trinta horas de voo e jamais tinham voado em “aparelhos tratores”. A instrução na escola de Juvisy, onde estiveram dezasseis alunos-pilotos, era irregular devido à constante mudança de instrutor. Houve pilotos, os que se encontravam na escola de voos de noite em Istres, que, depois de findarem o seu aperfeiçoamento e estágio, ficavam sem nada para fazer. O chefe dos Serviços de Aviação queixou-se, no que respeita aos pilotos de Farman e aos alunos-pilotos de Farman, de que “não havia destino a dar-lhes”. Por isso foram integrados nas escolas de aperfeiçoamento de monoplano e tiro aéreo⁷⁹.

Uma questão coloca-se inevitavelmente: se a formação nas escolas francesas se iniciou no dia 15 de agosto de 1917 como é possível no dia 26 de agosto, em doze dias apenas, o tenente de infantaria António Maria da Cunha e Almeida e o Tenente de Engenharia Aurélio Castro e Silva tenham adquirido o brevet de piloto-aviador militar numa escola de aviação militar de Chartres⁸⁰? A situação é ainda mais surpreendente quando o tenente de engenharia José Sarmiento Beires e o alferes Picador Eduardo Rosário Gonçalves adquiriram o brevet de aviador no espaço de uma semana. Cremos que a explicação para o sucedido tem que ver com o período conturbado próprio do tempo de guerra em que é urgente a formação de pilotos-aviadores militares. A imprevisibilidade do fim do conflito levou a que fosse implementado um sistema de recrutamento e de instrução que possibilitasse a formação e instrução de pilotos-aviadores durante o conflito de forma a compensar as baixas⁸¹.

A formação ia decorrendo, os meses, passando e não havia sinal de aeródromo, nem material para o grupo de esquadrilhas português. Não havia esquadrilhas portuguesas nem aeronaves para as constituir. Por este motivo Guimarães, em carta dirigida ao chefe do Estado-Maior do CEP, chamou a atenção para “a escolha imediata de um local de concentração de todo o meu pessoal, para onde eu o possa fazer seguir à medida que ele esteja disponível”⁸².

Durante a instrução do pessoal, sob sua responsabilidade, foi solicitado o material para os serviços de aviação portugueses. Norberto de Guimarães afirmou: “Durante o lapso de tempo indispensável para a instrução de todo este pessoal tratei de fazer as necessárias requisições de material [...] Fiz

⁷⁸ *O Século* (1918).

⁷⁹ Guimarães (1918).

⁸⁰ AHM 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 1501.

⁸¹ Serejo (2013, p. 43).

⁸² Guimarães (1918).

todas as *démarches* possíveis junto do Governo francês e do Governo inglês para a requisição do material. Fui pessoalmente ao comandante da aviação do 1.º Exército inglês para conseguir a sua interferência a fim de que nos fosse cedido o material necessário para os nossos serviços”. Ficou acordado que o Governo inglês cederia o material de regulação de tiro à medida que o pessoal fosse formado; este, por sua vez, iria recebê-lo a Inglaterra. Quanto à aviação de caça, ficou assente que seria comprada ao Governo francês⁸³. De facto, o nível de ambição do chefe dos Serviços de Aviação não se coadunava com a realidade existente. Não havia pessoal de reserva, fundamental para garantir o Serviço de Aviação, porque “o trabalho na aviação é duríssimo e a percentagem dos doentes é enorme” e por ser necessário “todos os meses admitir nas escolas de aprendizagem 3 a 4 oficiais a fim de não nos vermos mais tarde embaraçados com falta de pilotos”⁸⁴. A instrução nas escolas francesas nem sempre foi eficaz, pautada pela instabilidade e por se arrastar no tempo. Para o primeiro grupo de esquadrilhas eram necessários 21 pilotos, 14 observadores e 27 mecânicos e montadores. Ora todos eles precisaram de formação nas escolas francesas, levando em média cinco meses. Começou mais tarde porque o pessoal se apresentou com atraso, já para não falar dos que nunca se chegaram a apresentar. A formação prolongou-se no tempo e por vezes ficou incompleta. Não é por acaso que o chefe dos Serviços de Aviação apenas conseguiu ter uma esquadrilha pronta em dezembro de 1917. O pedido do chefe do Estado-Maior do CEP ao chefe dos Serviços de Aviação para a organização do quadro de pessoal das esquadrilhas e a indicação do número das possíveis de formar data de março de 1917⁸⁵. Até à constituição da primeira decorreram oito meses.

Já a chefiar os Serviços de Aviação, o capitão desabafava em relação à sua nova missão, afirmando ser “tarefa árdua pois nada ou quase nada há legislado sobre o assunto”⁸⁶. E no início de 1918 declarava: “Se me perguntassem a minha opinião na altura diria que era uma loucura que sairá cara, é quase uma fantasia pretender montar os serviços de aviação do CEP”⁸⁷. Aceitara o encargo “porque sendo piloto, o mais antigo não desejava que alguém supusesse que queríamos evitar o perigo ou risco”⁸⁸.

⁸³ Guimarães (1918).

⁸⁴ Guimarães (1918).

⁸⁵ Guimarães, relatório citado.

⁸⁶ AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx.71/07.

⁸⁷ *O Século* (1918).

⁸⁸ *O Século* (1918).

Os observadores não foram admitidos nas escolas francesas, tendo frequentado o curso inglês de observadores aéreos. Porém, a formação ficou incompleta, visto que apenas fizeram quatro ou cinco horas de voo sem terem praticado regulação de tiro, fotografia aérea e reconhecimento. Norberto de Guimarães aguardara pela possibilidade de os seus oficiais observadores serem admitidos, em setembro de 1917, nas escolas francesas. Dois dos observadores tiveram de ser aproveitados como alunos-pilotos “para não perder as vagas que o Governo francês nessa data pôs à nossa disposição nas escolas”⁸⁹. Em novembro, sob o comando do major Castilho Nobre, partia finalmente para Inglaterra uma missão de dezasseis observadores para cursarem na escola do Royal Flying Corps de Hursley, estabelecimento onde concluíram a instrução em finais de dezembro. Seriam estes a assegurar o serviço durante dois a três meses. A partir de fevereiro seria necessária a formação de mais observadores nas escolas inglesas na ordem dos dois a três oficiais por mês.

Em setembro muitos dos pilotos e mecânicos ainda se encontravam em instrução. Segundo o chefe dos Serviços de Aviação, “se o tempo o permitir, a maior parte destes alunos deverão receber o seu *brevet* militar por toda a quinzena do mês de Novembro”⁹⁰. Note-se que em novembro de 1917 estão em formação nas escolas francesas 46 mecânicos e montadores. A escola de Vila Nova da Rainha tinha em formação 20 mecânicos desde o mês de junho. Aguardava há sete meses pela vinda de 20 praças de aerosteios e 5 carpinteiros. Por fim, nem os ingleses nem os franceses cederam os aviões. Guimarães desabafava que não podia “insistir que me sejam apresentados novos oficiais para alunos-pilotos sob o risco de amanhã não ter o que lhes dar que fazer”⁹¹. Vários contactos foram feitos em novembro de 1917 com as autoridades francesas e inglesas para a obtenção dos meios necessários à ativação das esquadilhas. Não foi tarefa fácil, pois, como relata, “fui mais de uma vez ao comandante de aviação do Primeiro Exército inglês para conseguir a sua valiosa interferência, a fim de que nos fosse cedido o material necessário para os nossos serviços”⁹².

Ainda em novembro solicitava ao chefe do Estado-Maior do CEP a admissão nas escolas inglesas de dezoito oficiais ou aspirantes a oficiais de modo a terminarem a sua formação em maio de 1918. A partir dos meses de janeiro e fevereiro era necessário formar mais pilotos; e, desde fevereiro, a admissão mensal de dois a quatro observadores. A ideia era pedir autorização

⁸⁹ Guimarães (1918).

⁹⁰ Guimarães (1918).

⁹¹ AHM, 1.^a Div., 35.^a Sec., cx. 1243.

⁹² Guimarães (1918).

para que os pilotos e mecânicos, à medida que terminavam a sua instrução, se apresentassem no comando da aviação inglesa do exército a que pertencia o CEP⁹³.

Foi neste cenário que, em dezembro de 1917, Norberto de Guimarães informou o chefe do Estado-Maior do CEP que podia indicar-lhe “o destino a dar ao comando do 1.º grupo e 1.ª esquadrilha pois tudo estaria pronto a partir imediatamente”⁹⁴. A maioria do pessoal que integrou a primeira esquadrilha era aquele por ele requisitado quando da constituição da esquadrilha inicial. Comunicava ainda que a segunda e a terceira esquadrilhas estariam prontas um mês depois; para elas foi nomeado pessoal. A 15 de dezembro saiu uma ordem de comando em que foi determinada e mandada publicar a organização dos Serviços de Aviação, com a ressalva de que “esta organização entrará em vigor, apenas, quando oportunamente for determinado”⁹⁵.

Segundo o chefe dos Serviços de Aviação, a constituição das esquadrilhas teria de seguir o modelo inglês; daí a necessidade de organizar também o comando e o estado-maior do grupo. O comando era formado por um piloto, um observador, um oficial de engenharia, um amanuense, um mecânico e um montador. O estado-maior do 1.º Grupo de Esquadrilhas era composto de um comandante, um piloto, um observador, e por vários serviços: de saúde, de administração militar, de material, fotografia e telegrafia. Fazia ainda parte dele um sargento-ajudante, um primeiro-sargento, amanuenses, mecânicos e montadores, eletricitistas, vulcanizadores, carpinteiros, serralheiros para metralhadoras, motociclistas, reparadores de instrumentos, *chauffeurs*, impedidos, rancheiros, clarins. A 1.ª Esquadrilha teria um comandante, oficiais-pilotos, oficiais-pilotos de reserva, observadores, observadores de reserva, mecânicos e montadores. À frente do comando do primeiro grupo de esquadrilhas de regulação de tiro estaria um grupo misto, porque a 1.ª Esquadrilha era de caça e a 2.ª e a 3.ª, de regulação de tiro. Fariam parte o piloto António de Sousa Maia, o observador capitão António Castilho Nobre e o oficial de engenharia adjunto, o tenente Bernardino Teixeira dos Reis. Seria ainda constituído por amanuenses, mecânicos e montadores. O comandante do estado-maior do 1.º Grupo, o capitão José Joaquim Ramires, o piloto Luís da Cunha e Almeida e o observador Carlos Eugénio de Vasconcelos. Integravam-no ainda os serviços de saúde, administração militar, material, fotografia, telegrafia, amanuenses, mecânicos e montadores, eletricista, vulcanizador e torneiro, serralheiro de metralhadoras. O comando da 1.ª Esquadrilha de Caça foi entregue ao capitão

⁹³ Guimarães (1918).

⁹⁴ Guimarães (1918).

⁹⁵ Guimarães (1918).

Santos Leite, cujos oficiais-pilotos eram os tenentes Lelo Portela, José Salgueiro Valente, Castro Silva, alferes Paiva Simões e Paulo de Sousa Gomes. O oficial-piloto de reserva, o tenente Almeida Pinheiro. A esquadrilha fazia-se ainda acompanhar por nove mecânicos e montadores. Quanto à 2.^a Esquadrilha de Regulação de Tiro, o comandante era o capitão Alfredo Duvalle Portugal, e os oficiais-pilotos, tenentes António da Cunha e Almeida, José Sarmiento de Beires, José Cabrita, alferes Pereira Gomes e Roby de Miranda. Acresciam o piloto de reserva Ulisses Alves, bem como seis oficiais-observadores e nove mecânicos-amanuenses. Por fim, a 3.^a Esquadrilha de Regulação de Tiro tinha por comandante António da Silva e Almeida, por pilotos de reserva os tenentes Olímpio Ferreira Chaves, Rosário Gonçalves, Jones da Silveira, os alferes Santos Moreira e Metelo Lis Teixeira; também seis oficiais-observadores e nove mecânicos e montadores. Os depósitos e oficinas seriam integrados por treze mecânicos e montadores, um vulcanizador, um reparador de instrumentos de precisão, serralheiro-ferreiro, *entaillage*⁹⁶.

A 1.^a Esquadrilha de Caça estava pronta. Contudo, a Grã-Bretanha não deu resposta. Em dezembro recusara-se a fornecer o material para as esquadrilhas portuguesas, consistindo em dez aviões de caça, material rolante e volante, dispositivos para bombardeamentos noturnos, regulação de tiro e fotografia aérea, peças e material sobresselente para montar uma pequena oficina e metralhadoras para os aviões de caça⁹⁷.

Na verdade, Norberto de Guimarães apresentou um projeto, nomeou pessoal para a formação das esquadrilhas, pese embora as dificuldades no recrutamento. Mas como se iria garantir o aprovisionamento futuro das esquadrilhas em material e pessoal? na sua perspectiva, o CEP poderia ter um grupo de esquadrilhas de regulação de tiro, composto de três esquadrilhas de sete pilotos cada uma. Mas para um ano de serviço seriam precisos 210 aparelhos, 72 pilotos, 30 observadores e 80 mecânicos e montadores⁹⁸.

Note-se que se apresentaram 55 oficiais nos serviços de aviação em França mas apenas 34 pertenceram efetivamente àquele serviço. Apenas 13 pilotos integraram esquadrilhas francesas. Em dezembro de 1917, Norberto de Guimarães declarou que tinha 16 pilotos completamente aptos para o serviço no *front*, quatro alunos-pilotos que ou terminavam o brevet em 15 dias ou eram “irradiados por inaptos”, 6 alunos que só estarão completamente prontos no mês de abril de 1918 e 1 aluno-piloto hospitalizado⁹⁹.

⁹⁶ Guimarães (1918).

⁹⁷ Guimarães (1918).

⁹⁸ *O Século* (1918).

⁹⁹ Guimarães (1918).

5. O ESTÁGIO NO GDE E O SERVIÇO NO *FRONT*

Perante esta situação, isto é, inviabilizado o projeto inicial de constituição de um serviço de aviação, qual foi a saída encontrada para este impasse? Chegou-se a um acordo com o Exército francês. O general comandante-chefe dos exércitos franceses do Norte e Nordeste autorizou que os pilotos e mecânicos portugueses se alistassem nas esquadrilhas francesas já operacionais. Para que pudessem ser aí incorporados, teriam de integrar um estágio no centro de treinos do GDE (*Groupe des Divisions d'Entraînement*) sediado em Plessis-Belleville. O objetivo seria fazer um estágio intensivo e adquirir prática de voo num determinado tipo de avião. Cerca de 31 pilotos e mecânicos foram encaminhados para um estágio especial preparatório no GDE. Norberto de Guimarães decidiu, atendendo à necessidade que os pilotos tinham em praticar em “esquadrilhas do *front*” de maneira a que todos eles “tomassem conhecimento da tática da aviação, e de todos os métodos, de regulação de tiro, reconhecimento, fotografia aérea, ligação de infantaria, combate e etc. e de não ficarem sem nada para fazer”¹⁰⁰, solicitou ao subsecretário de estado da Aeronautique Militaire a sua colocação para estágios em esquadrilhas francesas.

A sua ideia era enviar grupos de dois ou três pilotos, juntamente com mecânicos e montadores. Visava-se praticar com pilotos antigos e com experiência de aviação de guerra. Assim que o seu aperfeiçoamento tivesse terminado, os pilotos seguiam com os seus mecânicos para as esquadrilhas das suas especialidades. Depois de adquirido “o desembaraço necessário” juntar-se-iam aos pilotos numa esquadrilha do Exército francês composta de Breguets e Spads¹⁰¹. Segundo o chefe dos Serviços de Aviação havia o compromisso por parte do comandante do Grupo de Combate n.º13, major Fécamp, e do Ministério da Guerra francês, de que, uma vez concluídos os seus estágios nas esquadrilhas francesas, os pilotos lusos seriam reunidos numa esquadrilha cujo comando seria entregue a um capitão português. A esquadrilha seria incorporada no grupo do comandante Fécamp. Esta seria a solução mais

¹⁰⁰ Guimarães (1918).

¹⁰¹ Uma carta do diretor da aeronáutica militar francesa ao coronel Ortigão Peres, adido militar de Portugal, datada de 30 de novembro de 1917, referia que os 31 pilotos e mecânicos iriam para as esquadrilhas francesas, autorizados pelo general comandante-chefe do Exército do Norte e Nordeste, depois de terminado o seu aperfeiçoamento no Groupe de Divisions d'Entraînement (Guimarães, 1918).

adequada na sua perspectiva, pois o CEP teria “um núcleo de pilotos e mecânicos capazes de organizar entre nós esta nova arma”¹⁰².

O ministro da Guerra, porém, não concordou com a proposta do Governo francês e tencionava fazer regressar os pilotos a Portugal. É nesta altura que Norberto de Guimarães se oferece como piloto na Aviação francesa. Interessava-lhe que os aviadores militares portugueses adquirissem experiência e conhecimentos que tivessem implicações para o desenvolvimento futuro da aviação militar portuguesa. Não é por acaso que exigiu aos seus pilotos um relatório da organização e execução do serviço das esquadrilhas onde estavam inseridos; e informa que esses relatórios são obrigatórios, sob pena de o estágio não ser considerado válido. No seu relatório é perceptível a sua intenção de aproveitar ao máximo a formação nas escolas francesas, bem como a oportunidade de os pilotos fazerem estágios no GDE e praticar nas esquadrilhas do *front*. No último trimestre de 1917 foi conseguida a integração de treze pilotos no Groupe des Divisions d'Entraînement.¹⁰³ Mas não só foi difícil integrar os pilotos no GDE, como essa permanência se prolongou para além do previsto. À medida que a instrução ia terminando nas escolas de formação francesas, os instruendos eram direcionados para o GDE, o depósito geral a que ficavam adidos todos os aviadores franceses antes de serem dados como prontos a partir para o front. O capitão Guimarães fez várias tentativas para introduzir os seus pilotos no *front*, não obstante as dificuldades para o fazer. Os capitães Luís e António da Cunha e Almeida, Duvalle Portugal e o tenente Castro Silva tinham terminado o seu aperfeiçoamento em Pau e não foram enviados, como estava previsto, para o GDE. O tenente Olímpio Chaves já tinha terminado o seu aperfeiçoamento há um mês na escola de Châteauroux e também ainda não tinha sido enviado¹⁰⁴. Quando tudo parecia estar encaminhado para os pilotos portugueses seguirem para a frente de batalha, o capitão Luís da Cunha e Almeida, o oficial mais antigo, comunicou ao chefe dos Serviços de Aviação que os pilotos não poderiam seguir para o *front* antes de um treino mínimo de um mês.¹⁰⁵ O piloto Luís da Cunha e Almeida passou

¹⁰² Guimarães (1918).

¹⁰³ Os treze pilotos eram: capitão Óscar Monteiro Torres; tenente Pedro Emílio Jones da Silveira; alferes Eduardo Santos Moreira; tenente José Francisco Antunes Cabrita; capitão José Joaquim Ramires; alferes João Salgueiro Valente; tenente Ulisses Augusto Alves; tenente Pereira Gomes Júnior; tenente António de Sousa Maia; tenente José Barbosa Santos Leite; alferes Alberto Lello Portela; tenente António da Cunha e Almeida; tenente Luís da Cunha e Almeida.

¹⁰⁴ AHM, 1.^a Div., 35.^a Sec., cx. 1243.

¹⁰⁵ Guimarães (1918).

por quatro escolas francesas. Foi chefe de missão no GDE durante dois meses, dos pilotos e dos mecânicos.

Os pilotos formados nas escolas francesas no 3.º trimestre de 1917 foram enquadrados em várias equipas a enviar para o GDE a fim de complementarem o seu treino e aguardarem a sua partida para uma esquadrilha. O capitão Óscar Monteiro Torres estava no GDE treinando em SPAD VII na primeira quinzena de outubro. Por esta altura, os capitães Sousa Maia, Santos Leite e o tenente Lelo Portela encontravam-se em Paris aguardando a resposta ao segundo pedido para serem admitidos no mesmo grupo. Estes quatro pilotos frequentaram as escolas de Avord e Pau e os centros de aviação de Istres e Cazeaux. Seguiu-se um breve estágio no GDE depois de muita insistência por parte de Norberto de Guimarães, que se dirigiu pessoalmente a Plessis-Belleville a fim de falar com o comandante do GDE, para que os pilotos Santos Leite e Lelo Portela fossem admitidos. Posteriormente encontramo-los em esquadrilhas operacionais francesas de caça. Em dezembro de 1917, Sousa Maia, Santos Leite e Lelo Portela partiram finalmente do GDE para a Esquadrilha Spa 124. O capitão Lelo Portela acabou por completar o estágio mais longo no *front*, passando mais de seis meses na esquadrilha de caça Spa 124.

Em março de 1918, os tenentes Ulisses Alves e Pereira Gomes, da Equipa Sopwith, regulação de tiro e infantaria, ainda não tinham sido enviados para o GDE, bem como a equipa Spad, combate e proteção de exército, constituída pelos tenentes Paiva Simões e Castro Silva, com a agravante de estes últimos ainda não terem pilotado o avião Spad. A equipa Breguet, fotografia e reconhecimento de exército a longas distâncias, formada pelos capitães Luís e António da Cunha e Almeida e Alfredo Duvalle Portugal, também nunca tinha pilotado a aeronave e na altura não havia aparelhos disponíveis para poder treinar. A segunda equipa Spad, composta pelo alferes Paulo de Sousa Gomes e pelo tenente Olímpio Ferreira Chaves, ainda não estava disponível para seguir para o *front*. O piloto alferes Pereira Gomes permaneceu três meses no GDE, quando todos os pilotos franceses do seu turno de instrução já tinham partido para o *front*. O alferes Ulisses Alves havia três semanas que estava para partir e não fora; os capitães Luís e António da Cunha e Almeida, “com 100 horas de voo cada um igualmente vêm os dias passar sem partir”. O capitão Duvalle Portugal e o tenente Olímpio Chaves também lá se encontravam¹⁰⁶. Como se vê, o chefe dos serviços de aviação enfrentou na sua missão muitos obstáculos. Mesmo depois da insistência junto do comandante do GDE, a situação não evoluía favoravelmente aos seus intentos, chegando o capitão a

¹⁰⁶ Guimarães (1918).

dirigir-se ao Bureau des Alliés insistindo para que os pilotos partissem. Consequir que os seus pilotos fossem enviados para o GDE não foi tarefa fácil, até mesmo com os mais experientes como Santos Leite e Lelo Portela.

A ida dos portugueses para as unidades de primeira linha também foi um processo lento. O tenente Pereira Gomes Júnior chegou à esquadrilha Salmson 263 em abril de 1918. Já o alferes Santos Moreira estava integrado na esquadrilha Sopwith 278, na qual fez algumas descolagens e aterragens, bem como alguns voos de observação e *réglages* sobre as linhas *pilote de réglage*. Os tenentes Sousa Maia, Lelo Portela e Santos Leite acabaram juntos na esquadrilha Spa 124 a pilotar o avião Spad VII, em dezembro de 1917.¹⁰⁷ O piloto Lello Portela sofreu um acidente em março de 1918, ficou seriamente ferido quando o seu Spad se virou na aterragem quando regressava de uma missão¹⁰⁸. Os seus camaradas deixaram a esquadrilha em abril de 1918 e Lello Portela três meses mais tarde, em julho de 1918. Consta que em novembro de 1917 já tinha tido alguma acção no N.º 10 Squadron Royal Flying Corps. Distinguiu-se em vários combates, em particular no dia 31 de maio de 1918 onde atacou um *drachen* inimigo obrigando o observador a saltar de paraquedas. Foi condecorado com a cruz de guerra francesa pelo general comandante do 4º exército francês.¹⁰⁹ Tornou-se ainda um *Chevalier de la Légion d'Honneur* e foi-lhe atribuída a Cruz de Guerra francesa com Palma. Portugal atribuiu-lhe a Cruz de Guerra 1ª Classe no dia 26 de março de 1919.¹¹⁰ O tenente Luis da Cunha e Almeida, foi chefe dos pilotos e mecânicos que se encontravam no DGE durante dois meses. Fez parte da esquadrilha Spa 79 e “mereceu do seu Comandante os melhores louvores pela maneira como desempenhou as missões sobre as linhas, conduzindo o seu avião com um tal sangue-frio”¹¹¹.

Não só foi difícil a integração dos aviadores portugueses no GDE, como a sua permanência foi pautada por episódios desagradáveis. Houve um conflito entre pilotos portugueses, o capitão Ribeiro da Fonseca, o tenente Brito Pais, os alferes José Cabrita, Felgueiras, Sousa Santos Moreira e Jones da Silveira, destacados na Divisão Caudron, e as autoridades militares francesas. Os pilotos em questão acusavam o segundo-comandante do GDE de desconsideração. Segundo estes oficiais, o motivo da discórdia prendia-se com a má qualidade dos alojamentos distribuídos. O tenente Brito Pais e os

¹⁰⁷ Para visualizar quais foram as esquadrilhas e os aviões pilotados pelos pilotos aviadores portugueses, veja-se o apêndice 2.

¹⁰⁸ Guttman (2008, p. 104).

¹⁰⁹ Guimarães (1918).

¹¹⁰ Guttman (2008, p. 106).

¹¹¹ Guimarães (1918).

Alferes Felgueiras e Sousa recusaram receber instrução de voo, manifestando a vontade em deixar o Serviço de Aviação. Foram irradiados da aviação por motivo disciplinar. Os restantes três reconsideraram e deram continuidade à sua instrução no GDE¹¹². Para Norberto de Guimarães, este caso teve particular gravidade por acontecer num espaço onde se encontravam os pilotos prontos para a frente de batalha. Os acontecimentos poderiam prejudicar a imagem dos militares portugueses se não fosse resolvido a tempo. Receava-se que passasse a imagem “de emboscados que só voam para se darem ao prazer da aviação recusando-se a fazê-lo quando ele deve ser utilizado na guerra”¹¹³.

Por que razão os ingleses e os franceses não cederam o material aeronáutico para a constituição das esquadrilhas portuguesas depois do previamente acordado? Por que motivo existiram tantas resistências e contrariedades durante a formação dos militares portugueses nas escolas francesas?

Se é aceite que quer uns quer outros tivessem dificuldade em ceder o material devido às naturais carências próprias do tempo de guerra, também é verdade que os ingleses nunca tiveram muito interesse na participação lusa no conflito, como já antes amplamente referimos. Como notou Norberto de Guimarães, “não há nenhuma nação beligerante, aliada ou inimiga capaz de satisfazer às necessidades da sua aviação, quer em pessoal, quer em material”¹¹⁴. Os franceses, perante a impossibilidade de Portugal formar um serviço aéreo de apoio às tropas, permitiram que o chefe dos Serviços de Aviação concretizasse o seu desejo: ver os seus pilotos na primeira linha do campo de batalha. Porém, o caminho até lá chegar foi longo e sinuoso.

Em artigo escrito para *O Século em janeiro de 1918*, Norberto de Guimarães afirmava: “Se tínhamos alguma aviação não era a verdadeira aviação militar. Era preciso fazê-la e organizá-la militarmente”¹¹⁵.

As escolas de formação francesas não admitiam militares que tivessem anteriormente recebido instrução de piloto-aviador¹¹⁶. Quando os pilotos chegaram à França tiveram de fazer a instrução *ab initio*, mesmo aqueles que supostamente eram já pilotos militares, caso dos militares formados em Vila Nova da Rainha. Os irmãos António e Luís da Cunha e Almeida fizeram o curso de pilotagem na Escola de Aeronáutica Militar em 1917, mas obtiveram o *brevet* de piloto militar mais tarde pela escola de Chartres, depois de terem

¹¹² Guimarães (1918).

¹¹³ Guimarães (1918).

¹¹⁴ *O Século* (1918).

¹¹⁵ *O Século* (1918).

¹¹⁶ Serejo (2013, p. 44).

passado pelas escolas de aperfeiçoamento. Nestas pilotaram uma série de aparelhos, desde os Caudron aos caças Nieuport 13 e 15, passando pelos bombardeiros Breguet. Estiveram no GDE antes da sua chegada a 25 de fevereiro de 1918 à esquadrilha SPA 79 (lobos) equipada com aviões Spad e Breguet¹⁴. Houve pilotos que mais tarde integraram as esquadrilhas francesas, não receberam qualquer instrução de voo na escola de Vila Nova da Rainha e seguiram diretamente para as escolas francesas. Os tenentes Jones da Silveira, Antunes Cabrita, Pereira Gomes e o alferes Santos Moreira (quatro dos treze pilotos que vieram a integrar as esquadrilhas francesas) obtiveram na escola de Juvisy, no mês de dezembro, o seu *brevet*. Fizeram o seu aperfeiçoamento sobre Caudron G.IV em Avord e posteriormente seguiram para o GDE para treino e aperfeiçoamento em pilotos de regulação de tiro.

O alferes-piloto miliciano Paulo de Sousa Gomes, bacharel em direito e emigrado em França, ofereceu-se como voluntário para a Aviação francesa e integrou a esquadrilha F2. Obteve o diploma de voo a 4 de maio de 1917 pela École d'Aviation de Chartres. O quartel-general do CEP mando-o alistar-se como segundo-sargento no Regimento de Artilharia 7. Posteriormente a 18 de dezembro seria graduado em alferes-piloto-aviador.

Pensamos que, na perspectiva dos franceses, os pilotos lusos provavelmente não estavam preparados para combater na frente de batalha. O próprio Norberto de Guimarães admitiu que não reuniam as condições para estar na frente de batalha: “A aviação é uma arma complexa exigindo uma elite de qualidade e um grau de conhecimento elevado. Aqueles que têm a infelicidade de não possuírem estas qualidades e conhecimentos podem chegar a voar mas ficam na cabeça do rol para se matarem por acidentes, devido sobretudo a não conhecerem intimamente a delicada máquina que montam”¹¹⁷.

Para Portugal estar no *front* seria necessário que tivesse pilotos, observadores, montadores, material organizado e capaz de constituir o número de esquadrilhas necessárias ao CEP; que fosse capaz de garantir o seu aprovisionamento futuro em material e pessoal. Norberto de Guimarães vai mais longe quando afirma que para estar no *front* era preciso que Portugal lá fosse necessário¹¹⁸. Argumentou que a aviação portuguesa não tinha lugar no CEP porque a aviação que a este compete era sobretudo de regulação de tiro. Era, portanto, preciso que o CEP dispusesse de artilharia pesada. Mas as baterias pesadas, “aquelas que têm tido mais necessidade de regulação de tiro por aviso têm sido e são inglesas”¹¹⁹.

¹¹⁷ *O Século* (1918).

¹¹⁸ *O Século* (1918).

¹¹⁹ *O Século* (1918).

Contudo, o que nos causa maior estranheza foi o facto de ter sido tão difícil colocar no GDE os três pilotos-aviadores que iniciaram e concluíram o seu percurso de formação nas escolas inglesas e francesas: Sousa Maia, Lelo Portela e Santos leite. Destaque-se que, em dezembro de 1915, quatro outros candidatos a piloto-aviador foram receber instrução de pilotagem na Signal Corps Aviation School da Marinha americana mas tiveram de interromper a sua formação e continuá-la na França após a entrada de Portugal na guerra.

O capitão Óscar Monteiro Torres foi o primeiro piloto português colocado em unidades de combate na França, em novembro de 1917. Também foi o primeiro português a perecer nos céus europeus. Todos os pilotos, excepto Santos leite, iniciaram a sua aprendizagem na Inglaterra numa escola civil em Ruffy-Baumann para posteriormente terem formação no Reserve Squadron n.º 11 do Royal Flying Corps, Northolt Shool. Foi a crescente necessidade de pilotos e a falta de resposta por parte da Central Flying School que levou ao recurso a escolas civis. Esta solução pautou-se em muitos casos por uma formação deficiente devido à fraca qualidade dos instrutores e ao tipo de aparelho utilizado na instrução. A batalha do Somme, em que ao longo de quatro meses o Royal Flying Corps perdeu 782 aparelhos, 381 pilotos e 192 observadores, é um exemplo da incapacidade britânica em formar adequadamente pilotos militares¹²⁰. O tenente de Cavalaria Óscar Monteiro Torres, juntamente com Lello Portela e Sousa Maya, tornaram-se pilotos-aviadores civis em apenas vinte e seis dias¹²¹.

Na primeira semana de fevereiro de 1918, o ministro da Guerra, general António de Freitas Soares, enviou um telegrama ao estado-maior do CEP em que mandava regressar todo o pessoal do Serviço de Aviação. Foi invocada, como razão para tal, o facto de quer franceses quer ingleses negarem o material prometido. O capitão Norberto de Guimarães transmitiu ao ministro os inconvenientes do regresso repentino do pessoal sob as suas ordens. Perante tal facto, o ministro deu nova ordem para que “a saída do nosso pessoal não fosse tão notada e mal julgada”¹²². Perante esta decisão, Guimarães decidiu apresentar uma proposta de organização de uma esquadrilha portuguesa no *front* francês. A proposta foi rejeitada. No seu relatório Guimarães explica o porquê da demora em enviar para Portugal o pessoal da aviação que estava sob as suas ordens: “a dedicação pelo Serviço de Aviação e a vontade que tinha de ver no *front* todos os meus pilotos”¹²³. Nesta altura, a situa-

¹²⁰ Serejo (2013, p. 45).

¹²¹ AHM 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 440/1.

¹²² Guimarães (1918).

¹²³ *O Século* (1918).

ção dos pilotos portugueses era a seguinte: na zona de guerra e na Esquadrilha Spd 124 encontravam-se os capitães António Maia e Santos Leite e o tenente Lelo Portela; na 158, o Capitão José Joaquim Ramires e o tenente Salgueiro Valente; na Spo 278, o tenente Jones da Silveira e o alferes Santos Moreira; e na Breguét 208, o tenente José Cabrita. Acresciam: no GDE, prontos a partir imediatamente para o *front*, os alferes Pereira Gomes, Ulisses Alves, Paiva Simões e Paulo de Sousa Gomes; no GDE, a partir dentro de oito dias, o capitão Luís da Cunha e Almeida, Duvalle Portugal, António Almeida, Tenente Olímpio Chaves e Castro Silva; na escola de Avord, ainda em aperfeiçoamento para pilotos de regulação de tiro, os alferes Lis Teixeira, Thedim de Sousa Lobo e Roby de Miranda; na escola de Châteauroux, terminando o seu *brevet*, o aluno-piloto tenente Roque de Aguiar. O restante pessoal encontrava-se ou sob as ordens do chefe do Serviço de Aviação ou em escolas e oficinas sob as ordens da Inspeção das Escolas¹²⁴. O chefe dos Serviços de Aviação esperava com expectativa que todos os seus pilotos fossem integrados nas esquadrilhas francesas por isso retardava o envio dos seus subordinados. No mês de abril, Sousa Maya e Santos Leite deixavam a esquadrilha Spa 124, depois de quatro meses ao seu serviço. Enquanto Norberto de Guimarães autorizava as guias de marcha para alguns militares se apresentarem em Lisboa, em junho, os pilotos tenentes Ulysses Alves e José Pereira Gomes apresentavam guia de marcha para a Esquadrilha Sopwith 263 do 7º exército francês (Alsacia). Finalmente era dada ordem de partida para a esquadrilha Spa 79 onde se integrava o capitão Luís da Cunha e Almeida.

No mesmo mês de fevereiro de 1918, Norberto de Guimarães solicitou a sua ida para o GDE, a fim de poder seguir para o *front*. Terminou o seu estágio a 31 de março em Le Crotoy¹²⁵. A ordem do chefe do estado-maior do CEP foi que “todos os pilotos que estavam no *front* a fazerem um estágio, o completassem e todos aqueles que ainda o não tinham feito o fossem fazer”¹²⁶. Os meses foram passando sem que ninguém regressasse a Portugal. Em 26 de maio foi recebida nova ordem de regresso. Perante isso, o capitão Guimarães comunicou a resolução do Governo português à Aeronáutica militar francesa e ofereceu-se-lhe como piloto voluntário.

Um mês depois, em junho de 1918, Norberto de Guimarães dirigia-se ao ministro da Guerra nestes termos: “Norberto de Guimarães, capitão de artilharia, piloto-aviador militar e chefe dos Serviços de Aviação do CEP, tendo terminado a sua função junto do referido CEP [...] tendo conseguido

¹²⁴ AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 71/07.

¹²⁵ Guimarães (1918).

¹²⁶ *O Século* (1918).

sob a sua responsabilidade dotar o nosso exército com um pessoal de aviação, composto de dezenas e dezenas de pilotos, observadores, mecânicos, montadores, eletricitas, cujas aptidões e competências técnicas estão bem atestadas pelos certificados que cada um obteve, nas escolas e oficinas francesas [...] desejando fazer serviço numa esquadrilha francesa, como simples piloto, sem vencimento algum especial, durante a duração da guerra e até à duração de unidades de aviação portuguesas, na frente, ou no caso de isto ser impossível de acontecer ser aproveitado como oficial da sua arma no CAPI ou no CEP ou que lhe seja permitido fazer um estágio, aliás já autorizado pelo Governo francês”¹²⁷. Terminou o seu estágio a 31 de março na Escola de Bombardeamento Aéreo de Crotoy¹²⁸. Em julho chegava definitivamente ao fim a cooperação dos pilotos militares portugueses na frente ocidental.

¹²⁷ AHM 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 1243.

¹²⁸ Guimarães (1918).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- A Capital*, 1916 (01 de agosto).
- Angelucci, E., e Matricardi, P., 1978. *Les Avions. Des origines à la Première Guerre mondiale*. Bruxelas: Elsevier Séquoia
- Archive du Ministère des Affaires Étrangères (França).
- Arquivo Histórico da Força Aérea [AHFA].
- Arquivo Histórico Militar [AHM].
- Cardoso, E., s/d. *História da Força Aérea Portuguesa*, vol. 1. Lisboa: Cromo-color.
- Chambre, R., 1949. *Histoire de l'aviation*. Paris: Flammarion.
- Connors, J., 1989. *Spad Fighters in Action*, Squadron Signal Publication.
- Comissão da Aeronáutica Militar, 1914. *Relatório dos trabalhos no ano de 1914. Normas na organização para o estabelecimento da Escola da Aeronáutica Militar na parte relativa à aviação*. AHFA: Lisboa.
- Derou, J., 1986. *Les relations franco-portugaises à l'époque de la Première République parlementaire libérale, 5 octobre 1910–28 mai 1926*. Paris : Publication de la Sorbonne.
- Diário da Câmara dos Deputados*, 1912 (n.º 146, sessão de 26 de junho).
- Diário de Notícias*, 1909 (8 de outubro).
- Duarte, C., 1917. *Relatório sobre a possibilidade de melhorar a pista de Vila Nova da Rainha e vantagens da mudança para o campo de Alverca*.
- Ferreira, J., 1962. *Asas de Portugal. Missões de guerra*, Lisboa: Edição do autor.
- Fraga, L., 2001. Súmula histórica das aviações militares e da Força Aérea de Portugal, *Revista Militar*, novembro de 2001, n.º 2398.
- Guimarães, N., 1918. Relatório do chefe dos Serviços de Aviação. AHFA: Lisboa.
- Guttman, J., 2008. *SPAD 124 lafayette Escadrille. American Volunteer Air-men in World War I*, Oxford: Osprey.
- Higham, R., 2009. Air power in World War I, 1914–1918. In *The War in the Air, 1914–1994*, Camberra: Ed. Alan Stephens.
- Lapa, A., 1928. *Aviação portuguesa*. Lisboa: Libânio da Silva.

- Lopes, M., 2001. *Os aviões da Cruz de Cristo. 75 anos da aviação militar em Portugal*. Lisboa: Dinalivro.
- Ordem do Exército, 1915a. 1.ª série, n.º 14 (14 de agosto).
- Ordem do Exército, 1915b. 1.ª série, n.º 19 (31 de dezembro).
- O Século*, 1918 (5 de janeiro).
- Pernet, A., 1961. *L'Histoire de l'aviation. Les avions de la guerre, 1914-1918*. s/l.; Editions G  rald.
- Petit, E., 1991. *Nouvelle histoire mondiale de l'aviation*. Paris: Albin Michel.
- Pinto, M., 1961. *Breve história da avia  o portuguesa*. Lisboa: Verbo.
- Revista Aeronáutica*, 1916.   rg  o do Aeroclube de Portugal, vi ano, n.   1 (janeiro-março).
- Serejo, C., 2013. Escolas de avia  o militar. Uma necessidade premente de forma  o que a Primeira Guerra Mundial impôs    avia  o militar. *Mais Alto*, n.   406 (novembro-dezembro). Lisboa: Força Aérea Portuguesa.
- Serejo, 2009. *Granja do Marquês - Berço da aeronáutica militar portuguesa*. Lisboa: Força Aérea Portuguesa.
- Serejo, 2012. *Subsídios para a história da Força Aérea Portuguesa*. Lisboa: Força Aérea Portuguesa.

APÊNDICE 1**Lista dos primeiros pilotos formados em Vila Nova da Rainha**

N.º 1	Segundo-tenente de marinha Eduardo de Azeredo de Vasconcelos
N.º 2	Tenente de engenharia José Manuel Sarmento de Beires
N.º 3	Alferes de cavalaria Jorge de Sousa Gorgulho
N.º 4	Tenente de cavalaria João Luís de Moura
N.º 5	Tenente de infantaria Luís da Cunha e Almeida
N.º 6	Tenente de infantaria António Maria da Cunha e Almeida
N.º 7	Alferes de cavalaria Miguel Paiva Simões
N.º 8	Alferes de infantaria José Pereira Gomes Júnior
N.º 9	Tenente de infantaria Olímpio Ferreira Chaves
N.º 10	Alferes picador Eduardo do Rosário Gonçalves
N.º 11	Tenente de infantaria Alfredo Duvalle Portugal
N.º 12	Tenente de engenharia Aurélio de Castro e Silva
N.º 13	Capitão de cavalaria José Joaquim Ramires

Fonte: Cardoso (s/d., pp. 214-215).

APÊNDICE 2

Lista dos treze pilotos que integraram as esquadrilhas francesas

Piloto	Esquadrilha	Avião
Capitão Óscar Monteiro Torres	SPA 65	Spad 7
Tenente Pedro Emílio Jones da Silveira	C - 278	Sopwith
Alferes Eduardo Santos Moreira	SOP. 278	Sopwith
Tenente José Francisco Antunes Cabrita	SOP. 278	Sopwith
Capitão José Joaquim Ramires	N. 158	Nieuport
Alferes João Salgueiro Valente	N. 158	Nieuport
Tenente Ulisses Augusto Alves	SAL 263	Salmson 2
Tenente Pereira Gomes Júnior	SAL 263	Salmson 2
Tenente António de Sousa Maya	SPA 124	Spad 7
Tenente José Barbosa Santos Leite	SPA 124	Spad 7
Alferes Alberto Lello Portela	SPA 124	Spad 7
Tenente António da Cunha e Almeida	SPA 79	Spad 7
Tenente Luís da Cunha e Almeida	SPA 79	Spad 7

Fonte: Adaptado a partir de Guimarães (1918).

A EXPERIÊNCIA OPERACIONAL DOS AVIADORES MILITARES PORTUGUESES NA GRANDE GUERRA E AS IMPLICAÇÕES PARA A AVIAÇÃO MILITAR PORTUGUESA DO PÓS-GUERRA¹²⁹

THE OPERATIONAL EXPERIENCE OF THE PORTUGUESE MILITARY AVIATORS IN THE GREAT WAR AND THE IMPLICATIONS FOR THE PORTUGUESE MILITARY AVIATION OF THE POST WAR

Victor Manuel Brogueira dos Reis

Capitão Técnico de Material Terrestre da Força Aérea Portuguesa
Licenciado (pré-Bolonha) em Engenharia Mecânica pelo Instituto Superior de Engenharia de Lisboa
Comandante da Esquadra de Manutenção e Transportes do Comando Aéreo
1500-589 Monsanto, Lisboa
vbreis@emfa.pt

Resumo

O presente trabalho, incide inicialmente em contexto da Primeira Guerra Mundial e mais especificamente, no âmbito do Corpo Expedicionário Português (CEP), sobre a participação dos pilotos portugueses integrados ao serviço da Aviação Militar Aliada no período do conflito (1914-1918). Neste contexto, procurou-se correlacionar a experiência e o conhecimento adquiridos nesta vivência, com a posterior aplicação destas mais-valias no desenvolvimento da Aviação Militar Portuguesa, no período subsequente ao conflito.

Utilizada uma estratégia de investigação *qualitativa*, um *desenho* de pesquisa histórico e seguido um percurso metodológico proposto por Rego (1963), realizou-se o levantamento de informação relacionada com a organização da aviação militar francesa, por ser aquela que acolheu nas suas esquadrilhas o maior número de pilotos militares portugueses. Posteriormente, alargado o momento histórico para os anos subsequentes à Grande Guerra, pretende-se demonstrar a influência enquanto aviadores, naquilo que foram

¹²⁹ Artigo adaptado a partir do trabalho de investigação individual realizado no âmbito do Curso de Promoção a Oficial Superior 2015/16, cuja defesa ocorreu em 28 de junho de 2016, no Instituto Universitário Militar.

os desígnios realizados por estes homens na organização, no desenvolvimento e na formação da Aviação Portuguesa enquanto ramo independente.

Palavras-chave: Aviação Militar, Grande Guerra, Portugueses na Flandres, CEP.

Abstract

The present work, carried out as part of the Higher Official Promotion Course, has an initial focus on the First World War and more specifically, within the Portuguese Expeditionary Force (CEP), on the participation of Portuguese pilots serving the allied Air Force during the First World War (1914 – 1918). In this context, we tried to correlate the experience and knowledge gained from this experience, with the subsequent implementation of those gains in the development of Portuguese Military Aviation, in the period after the conflict.

Using a qualitative research strategy, a historical research design and following a methodological approach proposed by Rego (1963), we gathered the information related with the organization of the French Air Force, as it was the one that received most of the most Portuguese pilots in their squadrons.

Further on, broadening the historical period to the subsequent years after the First World War, we intend to demonstrate the influence of Air Force pilots on what was accomplished by these men in the organization, in the establishment and development of the Portuguese Air Force as an independent branch.

Keywords: Military Aviation, World War, Portuguese in Flandres, CEP.

INTRODUÇÃO

O presente Trabalho de Investigação Individual (TII) subordinado ao tema “A Experiência Operacional dos Aviadores Militares Portugueses na Grande Guerra e as Implicações para a Aviação Militar Portuguesa do pós-Guerra, pretende dar a conhecer o contributo daqueles que foram considerados os pioneiros da Aviação no nosso País, naquilo que foi, após a GG, a implementação/consolidação da Aviação em Portugal.

Em ano de evocação do centenário da GG, fará certamente todo o sentido exaltar a participação dos pilotos portugueses da aviação militar no conflito e, subsequente a este fato, o seu contributo no processo de definição, preparação e gestão da constituição das escolas de aviação em Portugal e alguns anos mais tarde, a eclosão da aviação militar no seu todo.

Este estudo reveste-se de particular importância para o entendimento do conceito sobre a aviação num dos momentos de rutura/transformação político-económica do século XX, e para a perceção de como se desenvolveu a aeronáutica militar após o conflito.

Tendo como justificação a entrada de Portugal na GG a 9 de março de 1916 e a participação de pilotos portugueses em missões de serviço nas esquadrilhas da aviação aliadas nas várias frentes de combate na Flandres, o objeto da investigação centrar-se-á no contributo futuro dessa experiência na organização da aviação militar do pós-Guerra.

Tendo em conta a natureza e os limites associados ao trabalho, o estudo irá debruçar-se sobre as práticas operacionais dos pilotos lusos adquiridas nas esquadrilhas francesas, e o reflexo dessa experiência na aeronáutica portuguesa.

Como objetivo geral, este estudo propõe-se avaliar em que medida a participação e a experiência adquirida pelos pilotos portugueses integrados nas esquadrilhas aliadas na GG influenciou a aviação militar portuguesa no pós-guerra.

Assim, estabeleceram-se como objetivos específicos (OE) deste trabalho:

OE1 – Dada a tipologia das missões executadas pelos pilotos portugueses, e os vários tipos de aviões utilizados no cumprimento das mesmas, verificar de que modo a experiência diferenciada adquirida, contribuiu na formação de pilotos nas escolas portuguesas do pós-guerra;

OE2 – Dado o modelo organizacional da estrutura da aviação aliada durante a GG, aferir de que forma é que este mesmo modelo, influenciou no formato organizacional da aeronáutica Portuguesa.

Como ponto de partida colocou-se a seguinte questão central (QC):

Durante o período da GG, em que medida a participação dos pilotos portugueses, e a tipologia das operações aéreas realizadas por estes, influenciaram posteriormente naquilo que foi a formação de pilotos e a organização das escolas portuguesas de aviação do pós-guerra?

Decorrente da questão central e com o intuito de lhe responder, foram formuladas as questões derivadas:

QD1 – *De que forma a instrução de pilotagem ministrada em V.N. Rainha, e a organização das escolas de aviação militar portuguesas, são decorrentes da experiência em diversas aeronaves e, das várias missões realizadas pelos pilotos na GG?*

QD2 – *Tendo em conta a estadia dos pilotos portugueses ao serviço das forças aéreas aliadas no decorrer da GG, em que medida, o modo como estava organizada a componente aérea dessas mesmas forças, influenciou o modelo organizacional da aviação em Portugal?*

No presente trabalho será utilizada uma estratégia de investigação *qualitativa* e um *desenho* de pesquisa histórico, baseado na leitura observação e análise de documentos, estudos e bibliografia sobre o tema.

O percurso metodológico seguido para a realização do TII segue, em linhas gerais, o proposto por Rego (1963) e constitui-se nos seguintes passos:

- Definição do Problema – definição do problema sobre o qual seja possível realizar a investigação;
- Heurística – Parte preliminar que trata da pesquisa da bibliografia, das fontes, dos documentos, em suma, da reunião dos materiais que mais se ajustem à pesquisa;
- Análise de dados – Consiste na conjugação dos dados obtidos das fontes, com os estudos de outros sobre as mesmas problemáticas;

Síntese de dados e redação – Trata da elaboração sistemática dos elementos colhidos, de forma científica e criadora e corresponde à fase conclusiva.

A estrutura do presente TII encontra-se definida de acordo com o previsto no n.º 7 da NEP/ACA – 010 do IESM, de 15 de setembro de 2015 e, na sua essência, está organizada em três partes; Introdução, Corpo e Conclusão.

A primeira parte agrupa; a introdução, o enquadramento e a justificação do tema, o objeto de estudo e a sua delimitação, os objetivos da investigação, as questões de investigação e por último uma referência à organização do próprio trabalho.

Seguidamente, o corpo do trabalho será constituído por três capítulos.

O 1.º capítulo constitui-se na informação decorrente do processo de revisão da literatura, do modelo de análise utilizado e na metodologia seguida na realização do trabalho.

No 2.º capítulo, intitulado “*A Experiência Operacional dos Pilotos na Grande Guerra*”, a coberto das missões realizadas em França, dá-se a conhecer o teor operacional das mesmas, as aeronaves operadas pelos pilotos portugueses e as mais-valias alcançadas nesta simbiose.

No 3.º capítulo, intitulado “*A Evolução da Aeronáutica Portuguesa no Pós-Guerra*”, realiza-se a “ponte” entre as mais-valias adquiridas pelos pilotos e no que “elas” concorreram para o aparecimento das primeiras escolas de aviação em Portugal.

Finalmente na Conclusão, inclui-se o sumário, avaliação dos resultados obtidos, contributos para o conhecimento, recomendações necessárias, limitações da investigação e algumas sugestões relativas ao tema em questão que deixem em aberto investigações futuras.

1. REVISÃO DA LITERATURA E MODELO DE ANÁLISE

Neste capítulo realiza-se uma revisão preliminar da literatura, enunciando-se de seguida o modelo de análise utilizado onde estarão vertidos; os métodos de abordagem ao problema e a respetiva justificação; as técnicas, procedimentos e meios utilizados; os locais das pesquisas e a descrição dos procedimentos de análise e recolha de dados.

Estando a pesquisa de literatura relacionada com dois temas onde a existência de bibliografia é abundante, nomeadamente, a Aviação Portuguesa e a Grande Guerra, houve necessidade de efetuar uma seleção criteriosa da bibliografia em geral e de algumas fontes e de documentos que se afiguraram mais ajustados aos temas.

Constituindo-se num ponto de partida para a realização do trabalho, iniciou-se a pesquisa e seleção de algumas fontes documentais primordiais para este trabalho, realçando, entre as mais antigas, o Relatório do Chefe dos Serviços de Aviação (RCSA), datado de 1918 e escrito pelo próprio Norberto Guimarães e as cadernetas de voo de alguns dos pioneiros da aviação portuguesa. No primeiro documento, os relatos de alguém que vivenciou, participou e influenciou em várias ocasiões os desígnios e o rumo da aviação portuguesa, permitem, com a autenticidade que se lhe reconhece, uma perspetiva detalhada sobre o empenho demonstrado na organização/estrutura da aviação do CEP. Neste sentido constitui não só, uma importante fonte de informação e estudo sobre toda a negociação relativa à formação do tão premente *Grupo de Esquadrilhas do CEP*¹³⁰, mas também, sobre a vertente “Formação” a que estavam sujeitos os pilotos portugueses nas escolas de aviação estrangeiras. Relativamente às cadernetas de voo, contendo a expressão da efetivação das várias missões realizadas, contribuem para a contextualização e perceção de todo o ambiente operacional que experienciaram enquanto pilotos.

A *“Aviação Portuguesa”* (Lapa, 1930), sendo escrita dentro do espaço temporal a que este trabalho diz respeito, realiza uma abordagem sobre o serviço de aeronáutica existente, descrevendo detalhadamente a sua estrutura e o envolvimento governamental no percurso que levou à sua criação.

¹³⁰ Segundo Ferreira, (1962), “[...] quando do movimento de Sidónio Pais, o chefe dos Serviços de Aviação recebeu ordens para recolher diretamente a Lisboa com todo o seu pessoal [...] inviabilizando a formação do referido grupo.”

Já a *“Aeronáutica Portuguesa”* (Ferreira, 1962) – em que as partes mais importantes do entrosamento entre as dimensões política, organizacional e operacional de todo o processo que faz parte do surgimento das primeiras esquadrilhas e serviços de aviação no nosso País, estão cronologicamente dispostas desde 1888, com o aparecimento do Parque Aerostático, até ao período do pós-Guerra com as viagens ao ultramar –, constituiu-se como um importante estudo sobre a formação, as missões dos pioneiros e os primórdios da aviação em Portugal.

Por seu lado *“Os Aviões da Cruz de Cristo”* (Lopes, 2001), possibilitou um estudo alargado de informação relativa à história da aviação militar em todo o seu espectro de ação, contemplando ainda informação sobre a vertente organizacional à época, da aviação militar portuguesa e das suas congéneres estrangeiras.

Relativamente à Aviação Militar, e concretamente no que respeita à FAP, Cardoso (1984) nos seus três volumes da *“História da Força Aérea Portuguesa”* dá uma perspetiva detalhada desde os primórdios da Aviação Portuguesa até à atualidade. Em complemento a *“História da Força Aérea Portuguesa – 1952-1959”* (FAP, 2007), constituiu também um importante contributo para o estudo da vertente organizacional da aeronáutica enquanto arma, possibilitando entender de forma clara as sucessivas reorganizações ao longo do período que sucedeu ao final da GG.

Direcionada para a descrição detalhada das missões e dos feitos realizados pelos pilotos portugueses nos primórdios da aviação, *Portugal na Aventura de Voar – precursores e aviadores (1909-2009)*, de Mateus (2009), remete para a realidade das missões efetuadas, citando em diversas ocasiões, excertos integrais contados na pessoa dos intervenientes.

Por fim, a *“Granja do Marquês – berço da aeronáutica militar portuguesa”* (Serejo, 2009) e os *“Subsídios para a História da Força Aérea”* (Serejo, 2012), ambas ancoradas numa “religiosa” e minuciosa tarefa de procura da legislação condizente às sucessivas reorganizações estruturais da aeronáutica militar entre 1886 e 2012, constituíram-se numa incontornável referência para a realização do presente trabalho.

2. A EXPERIÊNCIA OPERACIONAL DOS PILOTOS AVIADORES NA GRANDE GUERRA

Em julho de 1915 o recém-empossado governo português, numa iniciativa que viria a ter importantes reflexos nas questões relacionadas com a participação de Portugal na GG, o MAJ Norton de Matos, que no anterior executivo tinha sido encarregado da pasta das colónias, passou a chefiar a importante e exigente pasta da Guerra. Pasta que, com o evoluir da conjuntura interna e externa do País, seria alvo de constante atenção e frequentes críticas em face das opções tomadas nos diversos momentos do envolvimento de Portugal no conflito.

Estando Portugal envolvido no conflito, segundo Rocha, (2015) “ caberia a Norton de Matos a tarefa de desencadear as primeiras ações necessárias à mobilização e preparação de uma força militar portuguesa destinada a intervir no teatro de operações europeu do conflito mundial.” A partir de Março de 1916, as prioridades estavam essencialmente voltadas para a organização de uma força militar do Exército constituída, por um Corpo (CEP) com mais de 55.000 homens, onde se incluía um grupo (referido mais adiante) de esquadrilhas de aviação.

2.1. A formação de pilotos

De acordo com a orgânica britânica, à qual Portugal se sujeitava por colaborar diretamente com aquele exército aliado, a “Unidade” nacional deveria possuir entre outras valências, artilharia pesada e aviação. Devido a este apressado envolvimento português na GG, o país viu-se na contingência de formar pilotos o mais rapidamente possível para fazer face às necessidades que se impunham.

A inexistência de uma escola de aviação civil em território português, impossibilitava a emissão de certificações da *Fédération Aéronautique Internationale*¹³¹ (FAI) pela entidade portuguesa competente para o efeito, o Aero Club de Portugal (ACP)¹³². Neste sentido, apesar da criação (1914) da Escola Aeronáutica Militar (EAM) sediada em V. N. da Rainha, e de todos os esforços realizados no sentido de regularizar/organizar o seu funcionamento, a lacuna na formação de pilotos e de pessoal de terra era evidente.

¹³¹ A FAI, fundada em 14OUT1905 numa conferência em Paris, apresentava-se com oito países através dos respetivos Aero clubes.

¹³² O ACP foi fundado, em 11DEZ1909, com 17 associados: Coronel Serpa Pimentel, Capitão Salvador Correia de Sá, Tenentes Ribeiro de Almeida, Gustavo Tedeschi, entre outros.

Para colmatar esta necessidade, deu-se cumprimento a um despacho do Ministério da Guerra de 31 de julho de 1915, e foi publicada a abertura de um concurso para que seis oficiais, do Exército ou da Marinha, fossem enviados ao estrangeiro para “praticarem numa escola de aviação”¹³³.

Pese embora o fato do número de candidatos que concorreram excederem as vagas estipuladas (seis), os 11 oficiais que se candidataram (Figura 1) foram todos admitidos.



Figura 1 - Alguns dos aviadores portugueses que partiram para França para receberem formação.

(Da esquerda para a direita: Alferes Branco, Tenente Maia, Tenente Monteiro Torres, Alferes Portela e Tenente Barbosa Leite, pilotos aviadores; a seguir, os respetivos mecânicos)

Fonte: Revista Quinzenal Ilustrada (1917, p. 16).

Portugal destina assim à formação em várias escolas no estrangeiro 11 oficiais pilotos aviadores (nove do exército e dois da armada) a saber: Capitão de Cavalaria Salvador Alberto du Courtills Cifka Duarte, o Tenente de Cavalaria Francisco Xavier da Silva Aragão, o Alferes de Cavalaria João Barata, Salgueiro Valente, Alferes de Infantaria Carlos Esteves Beja que, embora tivessem iniciado o curso nos Estados Unidos, completaram o

¹³³ Ordem do Exército (1915).

diploma em França. O Capitão de Artilharia Norberto Guimarães, o Tenente de Metralhadoras José dos Santos Leite e o Guarda-Marinha de Administração Naval António Joaquim Caseiro também brevetados em França, e os Tenentes de Cavalaria e o Alferes da mesma Arma; Óscar Monteiro Torres, António Maia e Lello Portela respetivamente, diplomados em Inglaterra.

Constituintes da “pole embrionária” da Aviação Militar em Portugal, após o término do curso e o consequente regresso ao País, formaram aquilo que foi o primeiro núcleo de pilotos formadores da primeira escola de aviação portuguesa, a EAM¹³⁴.

Após o despacho do Ministro da Guerra datado de 2 de julho de 1917 (Anexo A), é nomeado Chefe dos Serviços de Aviação (CSA) do CEP um dos pioneiros da Aviação, Norberto Guimarães (Figura 2). A partir deste momento começaram as diligências com a preocupação em recrutar, organizar e enviar para as diversas escolas, todos os militares disponíveis para a formação de um grupo de esquadrilhas misto. Assim, segundo Cardoso (1985), “este oficial era encarregado primeiramente, de dirigir/orientar a instrução do pessoal navegante e mecânico em escolas francesas e de, em seguida, organizar o número de esquadrilhas necessárias para o bom desempenho destas”.



Figura 2 – Capitão Norberto Ferreira Guimarães

Fonte: SHFA (2016).

¹³⁴ Em 14 de maio de 1914 foi publicada a Lei n.º 162, criando a Escola Aeronáutica Militar.

Seguiram portanto para França parte dos pilotos que se encontravam disponíveis em Portugal, entre os quais, pioneiros da nossa aviação cujo brevet fora adquirido em escolas francesas, inglesas e americanas e que, após o término do curso e de regresso a Portugal, foram instrutores na escola de V. N. da Rainha.

Desde 1910 que o Serviço de Aviação Militar francês, pela eficiência e capacidade de desenvolvimento demonstrada no emprego da aeronave como valioso meio auxiliar dos exércitos em vários exercícios e manobras, muito cedo deu importância à implementação de Centros¹³⁵ ou Postos de Aviação em vários locais do País.

Das inúmeras escolas de aviação existentes em França, Inglaterra e E.U.A, fazendo referência a algumas por onde passaram aviadores portugueses, temos:

- “*Centre d’Aviation Militaire de Chartres*” onde finalizaram¹³⁶ o curso de pilotagem, Cifka Duarte, Cunha Aragão, Salgueiro Valente, Santos Leite, Esteves Beja, Sacadura Cabral e Joaquim Caseiro.
- “*L’école d’Aviation Maritime de S. Rafael*”, onde Sacadura Cabral realizou a sua especialização em hidroplanos.
- “*L’école d’Aviation de Pau*” (formação em aviões rápidos), por onde passaram Santos Leite e Norberto Guimarães.
- “*L’école d’Aviation de Amberieu*” (formação em aviões rápidos), onde cursou Joaquim Caseiro.
- “*Observers School of Training*” (observação e regulação de tiro) onde estiveram em curso, Monteiro Torres, António Maia e Lello Portela.
- “*Hendon Police Training College*” e “*Northold Military School*” (Escola Civil e Militar de Aviação, respetivamente) onde passaram e adquiriram os seus brevets, Monteiro Torres, António Maia e Lello Portela.

Com o propósito de apresentar a tipologia da formação por que passaram todos os pilotos portugueses em França, utilizando como base de trabalho o RCSA, constatamos que o ensino conducente à formação de pilotos e mecânicos englobava só por si, vários estádios de instrução.

¹³⁵ Destinavam-se a escolas de instrução e a depósitos de concentração, ou seja, centros escolares ou locais de depósito de material, em muitos casos serviam os dois fins.

¹³⁶ Estes Militares iniciaram o curso na “Signal Corps Aviation School” em S. Diego na Califórnia e por motivos da entrada de Portugal na GG, viriam a finalizá-lo neste Centro.

Tal como é percecionado no referido relatório, a instrução aeronáutica seguia uma “trajetória” de dificuldade crescente, ou seja, principiavam pelas aeronaves que estavam direcionadas para as missões menos complexas para que, à medida que alcançassem as competências necessárias, ascenderem às missões que exigiam e possuíam um maior grau de conhecimento/complexidade.

A par da aprendizagem de “aerodinâmica”, “meteorologia”, “lançamento de hélices” e “armamento”, começavam por ter um curto período de aprendizagem teórica da aeronave em questão, passando, sem demoras e ao fim de algumas semanas¹³⁷, para a vertente teórico-prática (Figura 3) e seguidamente, por ser aquelas que exigiam menos formação dos pilotos, para as missões de observação e de fotografia aérea. Por fim, com um conhecimento mais efetivo da estrutura e funcionamento das aeronaves exercitavam as missões de reconhecimento aéreo, tiro noturno e caça, estando muitos deles nesta fase, praticamente aptos a prestar serviço no “Front”¹³⁸.

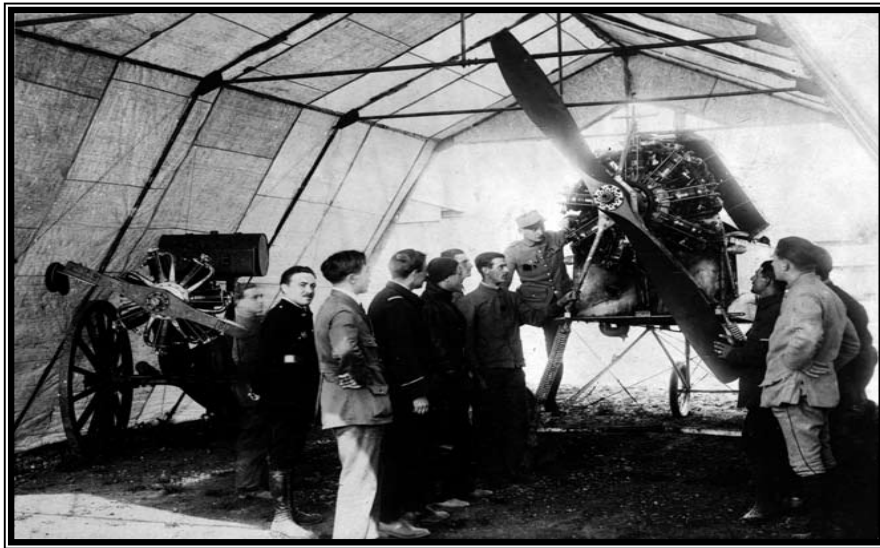


Figura 3 - Banco de ensaio de motores na escola de Ambérieu, 1916 (tradução do autor)

Fonte: Archives de L'Aéronautique Militaire (1916).

¹³⁷ A duração do curso de pilotagem era aproximadamente cinco meses.

¹³⁸ “Front”- a primeira linha do campo de batalha ou no espaço do teatro de operações entre forças oponentes.

Os modelos de instrução, segundo Serejo (2013), variavam de país para país, diferenciavam-se consoante o tipo de aparelho, ou até mesmo tendo em conta, quer o que o progresso da indústria aeronáutica podia proporcionar em termos de novas aeronaves, quer as necessidades face ao desenvolvimento do primeiro conflito mundial.”.

Apesar da escassa informação disponível no tocante aos modelos de instrução empregues nesta altura, realça-se, que o facto da instrução de pilotos e mecânicos ter sido ministrada nas várias escolas francesas anteriormente já referidas, a possibilidade de interação com as diferentes realidades da formação/organização e a diversidade de aeronaves operadas, contribuíram para que em Portugal, trazidos por pilotos e mecânicos, se implementassem estes modelos de aprendizagem na Granja do Marquês em Sintra e nas oficinas de material em Alverca.

Neste sentido, aqui se descrevem algumas “etapas” por que passavam os pilotos até receberem o tão almejado “*brevet*” e que, com as devidas ressalvas e ajustamentos temporais, ainda hoje se aplicam à instrução de pilotagem.

Este percurso principiava numa fase de recrutamento onde eram propostos somente os que tivessem “*une très bonne vue et une constitution robuste*”. Seguidamente, iniciando a componente prática, o aluno era segundo Serejo (2013), “acompanhado por um veterano que depois de alguns voos de curta duração permitia o controlo total da aeronave ao instruendo, para depois, num estágio mais avançado, efetuar a solo voos em linha reta num aparelho de fraca potência onde gradualmente era implementado um grau de exigência cada vez maior, obrigando o aluno a manobras mais complexas.”.

Quanto aos aviões rápidos de caça, a tipologia de instrução era diferente.

Iniciando-se a mesma num rolator ou “pinguim”¹³⁹ de duplo comando, permitia ao aluno fazer “[...] algumas rolagens ao longo do campo de aviação, aprendendo simultaneamente a controlar a aeronave com os comandos para os pés [...] passando depois a um “pinguim” monolugar e posteriormente, após o domínio da técnica, [...] seguir-se-ia idêntica prática num “pinguim” mais veloz.” (Idem).

A fim de testar a destreza e coordenação mecânica dos alunos, a “aterragem”, disciplina particularmente importante na formação dos pilotos, era ministrada separadamente numa classe, e realizadas em condições atmosféricas diferenciadas e em diversos tipos de pistas, dando possibilidade ao

¹³⁹ Aeronave de fraca potência com asas pequenas. Servia para os primeiros contactos com os comandos destinados aos pés.

piloto de se adaptar e ganhar experiência em diferentes situações. Finalmente, a formação seria concluída com a operação de desligar e ligar o motor no ar com espirais pelo meio, obtendo os alunos o brevet militar com uma prova final composta por três voos. Após se especializarem em voo de formação e combate ao solo aguardavam a chamada para o “*Front*”. Prova que a aviação portuguesa usufruiu convenientemente deste conhecimento/experiência, foi o facto de em 1923, a instrução ministrada pelos pioneiros da aviação na EMA, nas suas componente teórica e prática, ser executada, nestes moldes. Certo é que, após proposta do Cap. António Maya, a estrutura do curso voltou a ser alterada incrementando-se a instrução em aviões de guerra, fornecidos à altura pelo GEAR, e de tipologia idêntica aos que se tinha operado em França, nomeadamente, os “*Caudrons*” os “*Nieuport*” e mais tarde, os mais potentes e rápidos “*Spad*”.

Com o intuito de responder à QD1, podemos então inferir, que a formação ministrada na EMA foi decorrente da aprendizagem/experiência que os pioneiros adquiriram nas escolas francesas, pois praticamente todos eles, após regressarem a Portugal foram instrutores na referida escola, tendo mesmo alguns deles adequado a estrutura do curso à nossa realidade aeronáutica.

2.2. As missões operacionais

Durante o ano de 1917, a tipologia e o número de missões realizadas pela aviação e especificamente pelos pilotos portugueses, adstritos ao Corpo de Exército britânico, consistiam maioritariamente em planear e efetuar missões de “observação”. Contudo, como referido anteriormente, com a nomeação de Norberto Guimarães para CSA do CEP na Flandres, delineava-se a breve trecho e pela “mão” deste Capitão, a obtenção dos meios técnicos e humanos necessários à formação de três esquadrilhas, estas sim, adstritas ao CEP, e cuja constituição estava delineada como sendo: uma esquadrilha de caça e duas de regulação de tiro.

Após a sua chegada a França, Norberto Guimarães efetuou prontamente a diligência indispensável à prossecução desta demanda ao realizar os contatos necessários quer com o Quartel-general do CEP em França, quer com o Chefe de Estado-maior do CEP em Portugal, para satisfação do pedido dos meios necessários.

“Logo após, ter recebido ordem da Repartição do gabinete, nomeando-me Chefe dos Serviços de Aviação, me apresentei no Q.G do CEP, afim de tomar conhecimento da sua organização e de ser autorizado a visitar um

“Squadron” inglês, para bem me orientar na organização dos nossos Serviços de Aviação.

*Em seguida apresentei ao Exmº Snr. Chefe do Estado Maior, uma proposta sumaria de organização, em conformidade, quer com a constituição do CEP, quer com a organização da Aviação inglesa. Igualmente fiz todas as démarches possíveis, junto do Governo francez e junto do Governo Inglês, para a cessão d’este material*¹⁴⁰ (Guimarães, 1918, p. 4).

Após a apresentação da minuciosa e coerente proposta da organização das novas esquadrilhas para serviço do CEP e a posterior aprovação pela entidade portuguesa competente, tudo apontava que as legítimas aspirações do pessoal escolhido em Portugal para fazer parte deste grupo, nomeadamente, pilotos e todo o pessoal de apoio em terra, fossem no mínimo, satisfatória e prontamente atendidas.

Dois meses decorridos sobre a data do envio do pedido de pessoal e material necessário, chegou o primeiro contingente de meios humanos necessário à organização do 1º Grupo de duas Esquadrilhas¹⁴¹, constituído por; pilotos, alunos-pilotos, mecânicos e observadores, prontos para receberem instrução a todos os níveis em locais previamente estipulados e acordados pelo CSA. Note-se que, nos dois meses de hiato já referido, a diligência efetuada concernente às necessidades de material foi concretizada de forma positiva, isto é, parte do material que tinha sido solicitado junto dos governos Francês e Inglês chegou ao CSA.

Com o intuito de formar o maior número de pessoal navegante e de terra no menor espaço temporal possível, foi efetivada a distribuição de pessoal pelas seguintes esquadrilhas: *Esquadrilha das Cegonhas* (“Spad 65”) - Cap. Óscar Monteiro Torres; *Esquadrilha Lafayette* (“Spad 124”) – Tenentes Santos Leite, Sousa Maia, António Gouveia e Lello Portela; *Esquadrilha de Informação e Ligação 204*, *Esquadrilha da Tunísia* (hidroaviões), e *Esquadrilha de Bombardeamento 218* – Ten. Antunes Cabrita; *Esquadrilha dos Lobos* (“Spad 79”) – Tenentes António e Luís da Cunha e Almeida; *Esquadrilha 158* (“Nieuport”) – Cap. José Ramires e Ten. Salgueiro Valente; *Esquadrilha C-278* (“Sopwith”) – Ten. Jones da Silveira e Alf. Alfredo Moreira; *Esquadrilha Salmon 262* – Tenentes Pereira Gomes Júnior e Ulisses Alves (FAP, 2007, p. 22).

¹⁴⁰ Material de regulação de tiro e material volante de caça necessário ao funcionamento do Serviço de Aviação do CEP, que seria cedido pelos aliados.

¹⁴¹ O esforço realizado na concretização da formação de um grupo de esquadrilhas do CEP saiu inexplicavelmente logrado.

Destacados nas referidas esquadrilhas, as inúmeras missões realizadas por estes treze¹⁴² pilotos e a aprendizagem que daí adveio, constituíram-se num valor apreciável para o desenvolvimento da Aviação Portuguesa, nomeadamente, pela tipologia das missões efetuadas/aeronaves operadas (Figura 4) e por todo o conhecimento adquirido sobre a organização e a dinâmica de funcionamento da aviação francesa. Na impossibilidade de se explicitar todas as missões operacionais desempenhadas pelos pilotos portugueses em terras de França, daremos a conhecer somente aquelas que, pela sua dimensão e importância, caracterizam e corroboram a aprendizagem operacional que tão útil se mostrou, para a evolução da Aviação Militar em Portugal.

Data	Tempo	Altura	Outros	Observações
3. Julho	M. 1 ^h	1400	1	Acrobacia. Nieuport. 15 ^m - 110 H.P.
3. Julho	M. 20 ^m	200	2	Acrobacia. Solo. - 2 ^a bota. - 1 ^a manobra.
4. Julho	T. 8 ^h 45 ^m	200	3	Acrobacia. Nieuport. 15 ^m - 110 H.P.
4. Julho	T. 2 ^h	1400	3	Acrobacia. Nieuport. 15 ^m - 110 H.P.
5. Julho	T. 1 ^h 30 ^m	1800	1	Acrobacia. Nieuport. 15 ^m - 110 H.P.
6. Julho	M. 1 ^h 30 ^m	1400	1	Acrobacia. Nieuport. 15 ^m - 110 H.P.
6. Julho	M. 15 ^m	800	1	Acrobacia. Nieuport. 15 ^m - 110 H.P.

Figura 4 – Caderneta de voo, Alferes Lello Portela (registos de instrução) com o avião “Nieuport 110” em França (1918), nas modalidades de acrobacia e voo de grupo.

Fonte: MUSAR (2016).

À semelhança dos pilotos franceses e ingleses, os pilotos portugueses realizavam missões de tipologia variada, sendo que, os mais experientes abarcavam as missões mais complexas ou arriscadas. No decorrer do conflito, a confirmação da ideia que determinado tipo de aeronave se inscrevia

¹⁴² Como refere o autor (Cardoso, 1985), “ dos 30 pilotos que foram distribuídos pelas esquadrilhas francesas, após ordem do Ministro (Freitas Soares) para regressarem todos a Portugal, unicamente 13 permaneceram ao serviço.

com maior eficiência em determinado tipo de missão, fez com que, a cada esquadrilha correspondesse um tipo de missão e de aeronave específicas¹⁴³.

Cada piloto percorria no GDE um longo e sinuoso percurso antes de chegar ao “*Front*”, no entanto, no início da participação de Portugal no conflito, pela necessidade premente da sua operacionalidade para as missões, o referido “percurso” era por vezes atalhado, expondo os pilotos prematuramente e com as devidas consequências, à dura realidade da guerra.

Quanto a Santos Leite, Monteiro Torres, Sousa Maia e Lello Portela, [...] desempenharam voluntariamente múltiplas missões operacionais com aviões BE2l numa esquadrilha inglesa de observação (*10th Squadron*) estacionada na frente de Lille, [...] para mais tarde ingressarem na aviação de caça [...] com aviões Spad [...] nas especialidades de voo noturno e tiro aéreo. Antunes Cabrita, especialista em hidroaviões e bombardeamentos noturnos, desempenhou durante seis meses missões de guerra em várias frentes de combate, mais especificamente;

- Esquadrilha de Informação n.º 204, frente de *Chemins des Dames*, avião Breguet 14 A2;
- Esquadrilha da Tunísia, operações em Bizerta, hidroaviões Latham, Caudrons C168;
- Esquadrilha de Bombardeamento n.º 218, frente de *Soissons*, aviões Handley Page V/1.500, etc. (Ferreira, 1962, p. 20). Gomes Júnior¹⁴⁴ e Ulisses Alves estiveram durante dois meses na Esquadrilha de Observação em operações no “*Front*” da Alsácia e na Flandres em aviões biplanos Salmson tipo 4AC2 e 2A2. (Ferreira, 1962, p. 30).

Certamente, as inúmeras missões operacionais realizadas pelos aviadores portugueses pioneiros em terras de França, não se esgotam nas que referimos anteriormente. Deste modo existiram outras que, pela igual ou maior importância que tiveram relativamente às anteriormente relatadas, seria igualmente justa a sua descrição, no entanto, as presentes missões, espelham de forma clara o empenho e a competência dos aviadores portugueses no desenrolar do conflito, aliás, sobre a audácia dos pilotos em missão, aqui se descreve a título de exemplo uma citação proferida por uma alta chefia do

¹⁴³ [...] a) Aos que eram pilotos aperfeiçoados, fí-los apresentar nas escolas de aperfeiçoamento de combate de acrobacia, tiro aéreo e vôos de noute. b) Aos simples pilotos de Farman, mandei-os fazer a sua transformação, sobre aparelhos tractores “Caudron” e o seu aperfeiçoamento como piloto bi-place. [...] fí-los também admitir no aperfeiçoamento de monoplace e tiro. (Guimarães, 1918, p. 5)

¹⁴⁴ Pereira Gomes Júnior, oriundo de Infantaria, um dos oficiais que concluiu o célebre primeiro curso de pilotagem organizado em Portugal.

Comando da Aviação Francesa relativas a vários pilotos portugueses: “[...] *C’est fait remarquer par son audace dans plusieurs combats, en particulier le 31Mai1918 ou il est attaqué un drachen ennemi, [...]Pilote plein d’allant [...] et Officier d’une grande elevation de caractère[...]*”(Guimarães, 1918, p. 197).

3. A AERONÁUTICA PORTUGUESA NO PÓS-GUERRA

Com o término do conflito e o consequente regresso a Portugal de quase todos os pilotos e pessoal navegante que se encontravam em França, começaram a tomar forma, praticamente com esse núcleo de pessoal navegante, diversas estruturas da nossa aviação militar. É no entanto importante referir que, a esta evolução estrutural e orgânica de que foi alvo toda a aviação militar portuguesa no pós-Guerra, não foi alheio todo o trabalho iniciado por Norberto de Guimarães em França, enquanto CSA, e relativo à preocupação de seguir o *“layout”* da organização francesa considerada das mais avançadas de então.

Após a fase de consolidação que se verificou a partir dos finais de 1918, a aeronáutica militar, pela importância reconhecida dos serviços prestados na GG, [...] quer como elemento de informação do comando, quer como elemento de observação para a artilharia, quer ainda como elemento de combate e destruição (Cardoso, 1985, p. 287), despoletou na consciência da estrutura militar, a necessidade urgente da criação de novas unidades de aviação. É certo que Portugal na sua qualidade de interveniente no conflito, e mais uma vez consubstanciado no esforço realizado por alguns dos pioneiros da aviação, [...] teve a oportunidade de melhorar quantitativamente e qualitativamente o seu material com a cedência de aviões por parte dos aliados europeus mais progressivos na indústria aeronáutica” (Cardoso, 1984, p. 7). Neste sentido, à semelhança de ações idênticas praticadas com outros aviadores portugueses, a indigitação de Sacadura Cabral para se deslocar a França escolher o material necessário á formação de uma esquadrilha em Angola, é revelador da crescente importância dada à expansão da aeronáutica militar e exemplo do esforço encetado na sua evolução.

3.1. A influência dos pioneiros nas novas estruturas da aeronáutica.

A partir de 1919, começando a delinear-se o envolvimento operacional dos pioneiros portugueses nas várias estruturas da aviação militar, foi notória em Portugal a constituição e implementação dessas estruturas, sendo muitas delas, organizadas e comandadas por pilotos que estiveram ao serviço nas diversas esquadrilhas francesas na frente da guerra e, em terras de África no apoio ao exército português na defesa das nossas colónias.

Das já existentes estruturas de aviação militar, nomeadamente, a EAM¹⁴⁵ comandada a partir de junho de 1918 por Cifka Duarte (um dos pioneiros da aviação que esteve ao serviço das esquadrilhas francesas) e onde era ministrada nos moldes da aeronáutica francesa a formação de base para pilotos e mecânicos, apareceram no país novas estruturas que se revelaram de grande importância. Deste modo, são criadas a Esquadrilha Expedicionária a Moçambique (EEM)¹⁴⁶, comandada pelo Capitão Cunha e Almeida, outro dos pioneiros de V.N. da Rainha, e a 7 de fevereiro de 1919, o grupo misto de esquadrilhas, autónomo, com a designação de Grupo de Esquadrilhas de Aviação “República” (GEAR), cujo comando estava a cargo do Capitão António Maya que, após ser instrutor em V.N. da Rainha, regressado agora de França vai comandar, segundo Cardoso (1984), a primeira unidade operacional metropolitana.

Como comandante da Esquadrilha de Bombardeamento e Observação, (integrada no GEAR) aparece outro dos pioneiros da aviação, o Cap. Brito Pais, que mais tarde, em 1923 como Major, será escolhido para comandante do agora designado Grupo de bombardeamento.

Tendo Cifka Duarte como comandante, em fevereiro de 1920 a EAM, pela ausência de condições mínimas que apresentava para o desenrolar da atividade aeronáutica, é transposta para a Granja do Marquês¹⁴⁷. Um repórter da época dá notícia das precárias condições de utilização da pista e escreve; [...] *“A aviação portuguesa merece mais, os aviadores portugueses merecem mais! Não é só pedir-lhes que se exponham à morte nos ares”* [...] *“Que o Governo pense nisto, que o parlamento pense nisto, que a opinião pública pense nisto.”* (Serejo, 2009, p. 41). Notória e radical a mudança para Sintra, Cifka Duarte, comandante da nova “Unidade”, confrontado com uma quase total ausência de meios materiais e humanos começou a intensificar os esforços para “aquisição” de mais aparelhos de voo. Assim, foi incumbido o Ten. Lello Portela, pioneiro da aviação e instrutor na nova escola da Granja, de rececionar junto da Direção de Aeronáutica Militar, as aeronaves “Nieuport tipo 80E” que [...] ele próprio, pela experiência que possuía neste tipo de

¹⁴⁵ Onde estavam englobadas, a Escola de Aviação Naval, criada em 28SET17, com sede em Lisboa, e a Esquadrilha de Treino e Depósito criada à posteriori em 29JUN18 com sede na própria escola.

¹⁴⁶ Tinha no seu role de pessoal Francisco Aragão (Pil. Aviador) e Pinheiro Correia (Observador) sendo o primeiro um dos instrutores pioneiros da EAM e o segundo, aluno do primeiro curso da mesma escola.

¹⁴⁷ A 5 de fevereiro é assinada por Cifka Duarte a primeira ordem de serviço, com o n.º 36, da EMA na Granja do Marquês.

aeronaves (Figura 5), diligenciou para que chegassem a Sintra direcionadas [...] à instrução teórica de pilotos observadores. (Serejo, 2009, p. 53).

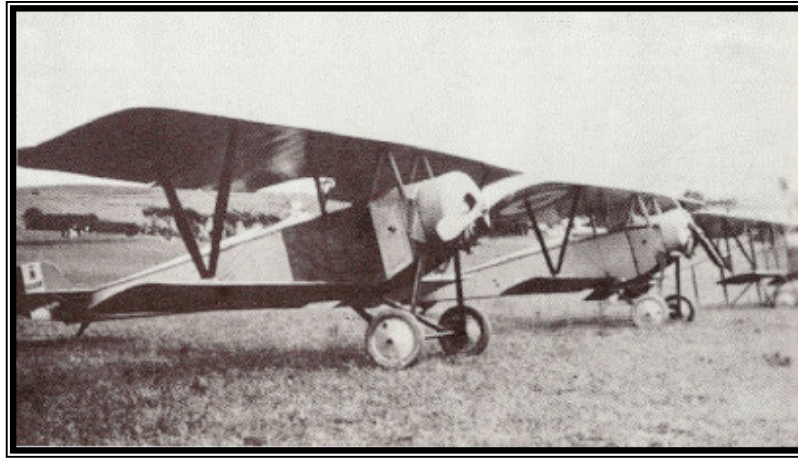


Figura 5 – Esquadilha de aviões “Nieuport tipo 80” em Sintra.

Fonte: MUSAR (2016).

Criada a Arma de Aeronáutica em 1924, é a partir de 1927 que a estrutura da organização sofre uma considerável reestruturação.

A esquadilha de Caça Nº 1 existente em Tancos, passou a Grupo independente de Aviação de Proteção e Combate e passou a ser comandada pelo Major António Maya, um dos doze pioneiros da Aviação Militar. Comprovando a marcada influência que os pioneiros da aviação tiveram nas novas estruturas da aeronáutica militar, é o fato de mais uma vez [...] assumirem os comandos de mais dois Grupos; O Grupo de Aviação de Informação (GAI) e o Grupo Independente de Aviação de Bombardeamento (GIAB), o Tenente-Coronel Brito Pais e o Major Sarmento Beires, respetivamente, ilustres e experimentados pilotos das viagens aéreas (Cardoso, 1984, p. 16).

Nos anos seguintes, a roda-viva das viagens aéreas preconizadas por muitos dos pioneiros da aviação, estimulou e aguçou a necessidade de se construir aeronaves mais fiáveis almejando que chegassem cada vez mais longe.

Em Portugal, parte do protagonismo e da responsabilidade no desenvolvimento na construção de aeronaves tecnicamente mais avançadas recai mais uma vez, num precursor da aviação aluno do Curso Histórico de V.N. da Rainha, enquanto responsável pela área de mecânica e construção das

agora renomeadas¹⁴⁸, “Oficinas Gerais de Material Aeronáutico” (OGMA), o Major Rosário Gonçalves (Diretor até 1929)¹⁴⁹.

Neste contexto, também ao longo do período compreendido entre 1927 e 1936, a aviação naval, por todo o legado deixado e construído por Sacadura Cabral e António Caseiro desde o início enquanto pioneiros e, depois como instrutores do Centro de Aviação Naval do Bom Sucesso” (C.A.N.), Moreira de Campos e Neves Ferreira, dois Tenentes alunos deste “Centro”, imbuídos pelo espírito aventureiro dos seus professores, lançaram-se também eles na aventura das viagens, deixando antever, a chegada a Portugal de vários modelos de aeronaves para equipar infraestruturas que, em período de constante progresso da aviação, eclodiram¹⁵⁰ no panorama da aviação militar portuguesa. Assim, mercê da passagem do “testemunho” entre os pioneiros e alunos do denominado “Curso Histórico”, que estiveram à frente das “Unidades Aéreas” e, no desempenho de cargos¹⁵¹ de relevada importância na aeronáutica militar, convirá acrescentar, que muitos dos nomes sonantes da aviação que surgiram nos anos subsequentes e que deram continuidade a este esforço, consubstanciam a prova da influência que os pioneiros tiveram ao longo dos anos, na aeronáutica militar do pós-Guerra.

3.2. A organização da aeronáutica militar

À semelhança do que ocorreu nas congéneres aviações com as quais Portugal tinha maior “afinidade”, inicialmente a inglesa, e depois a francesa no período que precedeu a GG, também a aeronáutica militar em Portugal desde cedo mostrou vontade em se organizar¹⁵².

Para a necessidade premente de ancorar a nossa realidade aeronáutica, principalmente à experiente aeronáutica francesa, e realçando o exemplo já referido do CSA Norberto Guimarães, muito contribuiu a cumplicidade, dedicação e trabalho dos ilustres pioneiros da aeronáutica militar portuguesa que mais tarde, tomaram as “rédeas” da 5ª Arma.

¹⁴⁸ Denominado Parque de Material Aeronáutico, “passou” a Depósito de Material Aeronáutico e mais tarde a, OGMA (14FEV1928).

¹⁴⁹ A partir desta data e até 1939, assumiu a direção das OGMA o pioneiro nº 2 (pela antiguidade do diploma), o Maj. Carlos Beja.

¹⁵⁰ Nomeadamente a, Base Aérea nº 2.

¹⁵¹ Em 1918 Castilho Nobre, também combatente em França, exerceu o primeiro cargo diretivo do historial aéreo do nosso País.

¹⁵² Segundo Edgar Cardoso, “O Capitão de Engenharia Ribeiro de Almeida, fundador do Aero-Clube de Portugal, foi dos primeiros a encarregar-se de estudar a organização dos serviços de aviação e aeroestação do Exército.”

Tendo como testemunho o RCSA, infere-se que parte do importante conhecimento adquirido nestes países sobre as respetivas aeronáuticas, chegou a Portugal pela mão de pilotos e mecânicos sob forma da implementação nas várias “estruturas aeronáuticas” nacionais existentes, do funcionamento e organização que naquelas se praticava. Segundo o documento, Guimarães descreve a propósito da formação de mecânicos o seguinte; *“Dividi-os primeiro em dois grupos. Um, constituído pelos 12 melhores e com mais prática de motores de explosão e fi-los admitir imediatamente numa oficina de construção e reparação de motores de aviação. Destinava esta equipa às nossas futuras oficinas.”* Acontecendo também com os pilotos, mas em moldes obviamente diferentes, podemos de certa forma inferir que a ideia fulcral subjacente a esta atitude, era a vontade de criar em Portugal uma aviação sólida e alicerçada na competência/experiência comprovada e adquirida pelos portugueses, e capaz de se fortalecer e progredir pelos seus próprios meios. A propósito deste esforço, escreve o CSA, *“teríamos amanhã um núcleo de mecânicos e pilotos capazes de organizar devidamente entre nós esta nova Arma”*

Um considerável número de militares instruídos nos diversos tipos de aeronaves¹⁵³ nas escolas de formação francesas, nomeadamente, em Chartres, Étampes, Crotoy, Buc e Amberieu, viriam mais tarde a trabalhar/operar em Portugal no mesmo tipo de aeronaves, constituindo este fato, uma mais-valia do ponto de vista técnico e funcional para a aeronáutica portuguesa que esteve ao longo de vários anos em constante reestruturação.

Considerando ser neste âmbito, dispensável realizar uma abordagem exaustiva da organização da aeronáutica francesa, dar-se-á a conhecer apenas parte da estrutura macro, por ser aquela que nos primórdios da nossa história aeronáutica, teve uma maior preponderância e influência no que foi a constituição das nossas “unidades aéreas” em Portugal. Assim, começá-riamos por recordar que a partir de 1912 a aeronáutica francesa gozou, consolidada pelas manobras desse mesmo ano, da grande inovação que se constituiu no aparecimento do conceito de esquadrilha¹⁵⁴.

A partir desta data, a organização da aeronáutica francesa passou a contar com uma sólida estabilidade funcional alicerçada na formação de várias esquadrilhas que, mediante os tipo de missão que lhe estava atribuída,

¹⁵³ Nomeadamente, avião Breguet 14 A2, Caudrons C168, aviões biplanos Salmson tipo 4AC2 e 2A2, etc.

¹⁵⁴ Segundo o Autor (Chambre, 1948, p. 184) *“as equipas de manutenção e os aviões são repartidas por unidades constituídas pelo nome de esquadrilhas e serão comandadas por um capitão.”* (tradução do autor).

assim eram formadas com a tipologia certa de aeronaves e todo o pessoal de terra correspondente.

Não ficando a aviação portuguesa indiferente a esta transformação/evolução e, constituindo-se como uma referência o *layout* organizacional que a aviação militar francesa apresentou na GG, foi inevitável a transposição deste formato para as congêneres europeias. Desde o período que antecedeu o conflito, e de forma mais assertiva no próprio contexto da aviação do CEP, que Portugal observou e adotou mais tarde com as necessárias adaptações, esta tipologia de organização¹⁵⁵.

Só em 1937, à semelhança de França, que a Arma de Aeronáutica, com a nova reorganização do Exército [...] passou a ter um comando geral próprio, chefiado pela primeira vez por um oficial general¹⁵⁶ da Arma de Aeronáutica, trazendo a si, uma maior autonomia funcional (Mateus, 2009, p. 257).

Durante o período de 1933 a 1937, realçamos a importância e a influência de Ribeiro da Fonseca na sensibilização do governo no sentido de este, considerar a aviação com a seriedade e a frontalidade que merecem, chegando, no livro que publicou em 1935 intitulado “Aviação”, a escrever:

Ó Legisladores de S. Bento! Padraos da Pátria! Ela própria vos chamará assim, se [...] não vos lembrades, um dia ao menos, de perguntar uns aos outros: Mas que é isto da Aviação? [acrescentando ainda, a propósito da formação e treino dos pilotos] A nível das competências das tripulações militares recomenda-se, [...] que se copie o que acontece em França [...] (Pinto, 2010).

Durante os anos que distaram até à nova reorganização (1948), comparando com as sucessivas reorganizações da aeronáutica francesa e tendo por base toda a informação recolhida pelos pilotos ao serviço das esquadrilhas aliadas, inferimos que a Aeronáutica portuguesa, “alinhando” pelos moldes da organização francesa (Anexo B), constituiu-se, em termos de estrutura macro, no seguinte quadro orgânico: “[...] Comando Geral, Bases aéreas (com as correspondentes esquadrilhas), Escola prática (Base Aérea n.º 1), Depósito de Material de Aviação (em Alverca), Depósito de Material de Aerostação e por fim, um Depósito de Mobilização de pessoal” (História da FAP, 1952-1959, p. 31).

Sabendo que o modelo da organização francesa foi trazida pelos pioneiros para Portugal e aplicada por estes enquanto comandantes das unidades por onde passaram, estamos em condições de responder à QD2 e por

¹⁵⁵ “[...] procurarão todos [...] fazer um relatório completo [...] da organização dos serviços onde se encontram” (RCSA).

¹⁵⁶ Brigadeiro Ribeiro da Fonseca, pioneiro da aviação.

consequência, à questão central que inicialmente se colocou. Assim, a participação dos pilotos num leque alargado de missões durante o conflito, ao permitir uma aquisição de conhecimentos ao nível da formação e organização da aeronáutica francesa, concorreu para que em Portugal se implementasse uma estrutura idêntica aquela.

CONCLUSÕES

Na realização do presente trabalho, procurou-se, sem seguir uma exaustiva linha cronológica dos fatos, dar a conhecer em vários momentos, a experiência adquirida na vivência dos pilotos nas esquadrilhas estrangeiras, e o que “ela” trouxe de novo para a Aviação Militar Portuguesa do pós-Guerra.

Na evocação do centenário da Grande Guerra, pretendeu-se neste TII, demonstrar e de alguma forma conferir, o contributo destes “Homens do Ar” no que foi a gestação e o desenvolvimento da Aviação Militar em particular e da aeronáutica em geral.

Envolvendo a investigação histórica, o estudo a compreensão e a explicação de acontecimentos passados, a inevitabilidade de recorrência à pesquisa de informação mais consistente e verosímil possível, concorreu diretamente com uma boa gestão dos dois recursos indispensáveis à realização deste tipo de trabalhos, o tempo e a informação.

Quanto ao procedimento metodológico seguido na realização deste TII, utilizou-se uma estratégia de investigação *qualitativa* cujo objetivo passou por compreender, de uma forma global, as situações, as experiências e as percepções dos autores aos quais se recorreu, sem nos conseguir alhear (e aqui residuiu outra dificuldade) da subjetividade das suas descrições e, por arrastamento, correr o risco de potenciar essa subjetividade na realização do trabalho em questão.

Na estrutura do presente trabalho, em primeiro lugar consagrou-se, uma parte introdutória enquadrante do estudo efetuado, seguido de três capítulos com duas secções em cada um, e por último uma breve conclusão.

O primeiro Capítulo, onde se realizou a revisão da literatura e descreveu o modelo de análise, um segundo Capítulo intitulado, “*A Experiência Operacional dos Pilotos Aviadores na Grande Guerra*” onde se deu a conhecer o tipo de formação que lhes era ministrada e algumas das missões a que estiveram adstritos os pilotos que permaneceram ao serviço das esquadrilhas da Aviação aliada, e um terceiro Capítulo, intitulado “*A Aeronáutica Portuguesa no pós Guerra*”, onde de forma muito abreviada, circunscrito a um espaço temporal limitado, se demonstrou, em consequência da participação na Aviação da GG, a influência dos pioneiros nas novas estruturas da Aviação e na organização da aeronáutica militar em Portugal.

No que concerne aos resultados obtidos, e com vista a responder aos dois objetivos específicos – a saber, “OE1 – Dada a tipologia das missões executadas pelos pilotos portugueses, e os vários tipos de aviões utilizados no cumprimento das mesmas, verificar de que modo a experiência diferenciada adquirida, contribuiu na formação de pilotos nas escolas portuguesas do pós guerra”, e “OE2 – Dado o modelo organizacional da estrutura da aviação aliada durante a GG, aferir de que forma é que este mesmo modelo, influenciou no formato organizacional da aeronáutica em Portugal” –, orientou-se a investigação no sentido de dar resposta à seguinte Questão Central; “Durante o período da GG, em que medida a participação dos pilotos portugueses, e a tipologia das operações aéreas realizadas por estes, influenciaram posteriormente naquilo que foi a formação de pilotos e a organização das escolas portuguesas de aviação do pós guerra?”.

Assim, como ferramentas para a resposta à questão central, utilizaram-se duas Questões Derivadas: QD1, “De que forma a instrução de pilotagem ministrada em V.N. Rainha, e a organização das escolas de aviação militar portuguesas, são decorrentes da experiência em diversas aeronaves e, das várias missões realizadas pelos pilotos na GG?”, e QD2, “Tendo em conta a estadia dos pilotos portugueses ao serviço das forças aéreas aliadas no decorrer da GG, em que medida, o modo como estava organizada a componente aérea dessas mesmas forças, influenciou o formato organizacional da aviação em Portugal?”

Quanto à QD1, concluiu-se que pela mão do seu comandante Cifka Duarte (um dos pioneiros que esteve em França) a instrução/formação na EAM era ministrada nos mesmos moldes, com os conhecimentos trazidos da Flandres e com aeronaves idênticas às usadas nas esquadrilhas francesas. Deste modo, pode-se inferir que a instrução de pilotagem em Portugal foi em grande medida decorrente deste fator.

Efetivamente, os aviadores constituintes da “pole embrionária” da Aviação Militar em Portugal, após o término do curso e o consequente regresso ao País, formaram aquilo que foi o primeiro núcleo de pilotos formadores da EAM, aplicando e dando mais tarde continuidade do “*Know-how*” adquirido nas escolas estrangeiras de aviação e em outras áreas complementares, nomeadamente nas estruturas oficiais.

Escrevendo-se o esforço preconizado por homens como Sacadura Cabral, Norberto Guimarães, Ribeiro de Almeida, António Maya, Brito Pais, Sarmento Beires, Cifka Duarte e Lello Portela, entre outros de igual relevância, nos importantes cargos militares e políticos por onde passaram, concluiu-se

que, ao longo das suas carreiras, influenciaram terminantemente a estrutura organizacional da Aeronáutica Militar em Portugal na medida em que, contribuíram com a sua influência e decisões para um sonho comum, a emancipação da Força Aérea enquanto Arma independente.

Mencionado no RCSA a intenção de trazer para Portugal o *“layout”* da organização francesa, surge inicialmente respondida a QD2 com a afirmação categórica; – *“procurarão todos [...] fazer um relatório completo [...] da organização dos serviços das esquadrilhas onde se encontram”*, comprovando-se à posteriori, com a eclosão após o conflito das várias estruturas aeronáuticas referidas neste capítulo, (parte delas comandadas/dirigidas pelos pioneiros da aviação), onde o crivo da experiência e o saber destes Homens, estiveram ao serviço do planeamento, da organização e gestação e, num juízo mais alargado de tempo, da evolução de toda a estrutura aeronáutica do nosso País.

Decorrente do anteriormente descrito e em resposta à QC do trabalho, é possível afirmar que toda a estrutura de aeronáutica portuguesa e praticamente todas as remodelações de que foi alvo ao longo deste período, tiveram indiscutivelmente a chancela dos pioneiros da aviação. Pois todos eles, com raras exceções, ou foram comandantes das primeiras Unidades, ou estiveram em cargos políticos que possibilitaram e serviram, através da sua influência, de catalisador ao desenvolvimento da aeronáutica militar portuguesa.

Neste sentido, o presente trabalho apresenta como eventual contributo para o conhecimento, primordialmente o facto de descrever com relativo pormenor a dinâmica do “dia-a-dia” dos pilotos ao serviço das esquadrilhas aliadas e, num plano mais abrangente mas não menos importante, o facto de refletir o contributo desta aprendizagem no desenvolvimento das estruturas na génese da Força Aérea Portuguesa.

Tal como na conceção de qualquer trabalho, uma das principais limitações com que nos deparámos prende-se com o fator temporal, ou seja, a escassez de tempo para se averiguar da possibilidade de explorar tudo o que diz respeito às necessidades de pesquisa e às posteriores leituras para a realização do trabalho em questão.

Relativamente ao conteúdo do TII propriamente dito, a impossibilidade de se conseguir encontrar, apesar dos esforços realizados em várias sedes, a 4.^a parte do relatório de Norberto Guimarães, constituiu-se numa limitação acrescida na prossecução este TII. Pelo fato dos documentos, quer no SHM quer no SDFA, ainda não estarem devidamente catalogados e arquivados, a demora na procura e recolha da informação originada pela impossibilidade

de usufruir da celeridade de procura através de meios informáticos, foram limitativos da ação de investigação.

Salientando a escassa informação disponível, seria interessante avaliar com o adequado e justificável pormenor, o percurso do Capitão Norberto Guimarães por ser, primordialmente um dos principais obreiros na dinamização e no reconhecimento por parte da aeronáutica francesa das potencialidades da aeronáutica militar portuguesa e, em segundo lugar, pela informação constante na 4.^a e última parte do seu relatório que, seguramente, em muito contribuirá para um melhor conhecimento da realidade aeronáutica deste período.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Academia Militar, 2015. *O Assalto à Escola de Guerra 1915-2015*. Lisboa: Edições Fronteira do Caos.
- Arrifes, M., 2004. *A Primeira Guerra Mundial na África Portuguesa*. Lisboa: Instituto de Defesa Nacional.
- Anon., 2008.servicehistorique.[em linha] Disponível em: <<http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr>>, [Consult. em 14 de abril de 2016].
- Anon., 2013.portugalgrandeguerra.defesa.pt.[em linha] Disponível em: <<http://www.portugalgrandeguerra.defesa.pt/Paginas/Arquivo.aspx>>, [Consult. em 10 de março de 2016].
- Cardoso, E., 1984. *História da Força Aérea Portuguesa Vol III*. Amadora: s.n.
- Cardoso, E., 1984. *História da Força Aérea Portuguesa Vol.I*. Amadora: Cromocolor, Lda Gratel, S.A.R.L..
- Cardoso, E., 1984. *História da Força Aérea Portuguesa, Vol. II*. Amadora: Cromocolor, Lda Gratel, S.A.R.L..
- Carmo, H. e Ferreira, M., 1998. *Metodologia da Investigação: guia para a aprendizagem*. Lisboa: Universidade Aberta.
- Carmo, M., 1998. *Metodologia da Investigação: guia para auto aprendizagem*. Lisboa: Universidade Aberta.
- Chambre, R., 1949. *Histoire de L'aviation*. Collection n.º 4 ed. France: Flammarion.
- Ferreira, J. (Ed.), 1962. *Aeronáutica Portuguesa*. Lisboa: Edição de Autor.
- Força Aérea Portuguesa, 2007. *História da Força Aérea Portuguesa 1952 - 1959*. Lisboa: s.n.
- Fraga, L., 2001. *Súmula histórica das aviações militares e da força aérea de Portugal. Revista Militar*. Lisboa: Repositório da Universidade Autónoma de Lisboa.
- Guimarães, N., 1918. *Relatório do Chefe dos Serviços de Aviação do C.E.P.*. França 1918. Lisboa: AHFA.
- Henriques-Mateus, L., 2009. *Portugal na Aventura de Voar: Precursores e Aviadores (1909-2009)*. Lisboa: Jornal Público.
- IESM, 2014. *Regras de apresentação e referência para os trabalhos escritos a realizar no IESM (NEP/ACA-018)*. Pedrouços: s.n.
- Lapa, A., 1928. *Aviação Portuguesa*. Lisboa : s.n.

- Lopes, M., 2001. *Os Aviões da Cruz de Cristo*. 2ª ed. Lisboa: Dinalivro.
- Ordem do Exército nº 14, 1ª Série de 19 de agosto de 1915. Lisboa: AHM.
- Pinto, M., 2001. *Fluxos e Riscos, Revistas e estudos sociais*. [Em linha] Disponível em: <[http://revistas.ulusofona.pt/index.php/fluxos e riscos](http://revistas.ulusofona.pt/index.php/fluxos_e_riscos)>, [Consult. em 25 de maio de 2016].
- Quivy, R. e Campenhoudt, L., 2003. *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. 3ª ed. Lisboa: Gradiva.
- Rego, A., 1963. *Lições de Metodologia e Crítica Históricas*. Centro de Estudos Políticos e Sociais (Ed). Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar.
- Revista Quinzenal Ilustrada. Ano 1, (nº 4, 1917), AHFA. Amadora
- Serejo, C., 2009. *Granja do Marquês: Berço da Aeronáutica Militar Portuguesa*. Lisboa: Força Aérea Portuguesa ed.
- Serejo, C., 2012. *Subsídios para a História da Força Aérea Portuguesa*. Lisboa: Força Aérea Portuguesa.
- Service Historique. *Archives de L' Aéronautique Militaire, 1916*. Ministère de la Défense Française.
- IESM, 2014. *Regras de apresentação e referência para os trabalhos escritos a realizar no IESM (NEP/ACA-018)*. Pedrouços: IESM
- IESM, 2015. *NEP/ACA -10, Trabalhos de Investigação*. Pedrouços: IESM.

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS

ACP	Aero Club de Portugal
AHFA	Arquivo Histórico da Força Aérea
AHM	Arquivo Histórico Militar
CEP	Corpo Expedicionário Português
en	Chefe dos Serviços de Aviação
EAM	Escola da Aeronáutica Militar
EMA	Escola Militar de Aeronáutica / Escola Militar de Aviação
FAP	Força Aérea Portuguesa
GDE	<i>Groupe des Divisions d'Entraînement</i>
GEAR	Grupo de Esquadrilhas de Aviação “República”
GG	Grande Guerra
GIAB	Grupo Independente de Aviação de Bombardeamento
MUSAR	Museu do Ar
RCSA	Relatório do Chefe dos Serviços de Aviação
SDFA	Serviço de Documentação da Força Aérea
SHFA	Serviço Histórico da Força Aérea
TII	Trabalho de Investigação Individual

ANEXO A

Boletim individual de Norberto Guimarães

Não tem boletim 3439

Corpo Expedicionário Português

SERVIÇO DE ESTATÍSTICA (Modelo 5)

(a) *Serviço de Aviação* (c) *E. M. de Ar.º*
 (b) (d)

Placa de identidade nº

Boletim individual de (e) *Norberto Ferreira Guimarães*
 (f) *capitão* de estado *casado*
 (g) *2*, filho de *Françisco Gomes Ferreira*
 e de *Paulina Ferreira Guimarães*
 natural de *Porto* O parente vivo mais próximo é
sua esposa residente em *Lisboa*

Embarcou em Lisboa, em *9* de *Junho* de *1917*
 Desembarcou em Lisboa, em *3* de *Julho* de *1918*

Observações

1917-Junho. Seguiu para França, por via terrestre, em 7. Presente na Legação Portuguesa em Paris, em 12. Seguiu para a zona de combates, em 13. Presente no L. F. O. em 14. Julho. Nomeado Chefe dos Serviços de Aviação do C. E. P. por despacho de sua Ex.ª. Ministro da guerra de 2. Seguiu para a Legação Portuguesa em Paris, para a realização das suas funções, em 26.
1918-Junho. Seguiu para Portugal, por via terrestre, em 29. Julho. Presente no L. F. O. vindo de França por ordem do L. da guerra, aquando a apresentação na 2ª Rep. da 1ª D. G. para assumir destino, em 3. Presente novamente no L. F. O. tendo a liquidar as contas da Comissão de Aviação, em 3.
Conte tempo de serviço em aviação, desde 9 de Junho

(a) e (b) Unidade do C. E. P. de que faz parte; (c) e (d) Unidade territorial a que pertence; (e) Nome completo do mobilizado; (f) Posto e serviço que desempenha, e sendo praça de pré, indicar o respectivo número e companhia a que pertence na unidade territorial; (g) Indicar o nome da pessoa com a qual o mobilizado é casado ou de quem é viúvo ou divorciado.

Fonte: SHFA (2016).

ANEXO B

Organização francesa (excerto estrutura macro)

As forças da Aeronáutica Militar compreendem:

- O Subsecretariado da Aeronáutica.
- O Comando Geral das F. A.
- 1 Comando das F. A. Operacionais.
- 1 Comando de Instrução e Treino.
- 6 Bases Aéreas.
- 4 Aeródromos-Bases.

— 11 —

- Grupos de esquadras de caças.
 - Esquadras de aviação de cooperação com as forças de terra e navais.
 - Unidades de busca e salvamento.
 - Formações de Transporte.
 - Esquadras de treino, agrupadas ou independentes.
 - Escolas.
 - Unidades de alerta, agrupadas ou independentes.
 - Eventualmente tropas de D. T. C. A.
 - Um Centro de Mobilização de pessoal.
 - Depósitos de material aeronáutico.
 - Oficinas Gerais de Material Aeronáutico.
- O pessoal do quadro permanente será agrupado em dois quadros:

Fonte: História da FAP (1952-1959).

Com o apoio da Comissão Coordenadora da Evocação do Centenário da I Guerra Mundial



Editorial: cidium@ium.pt
Telefone: 213002100 Fax: 213002162
Morada: Rua de Pedrouços - 1449-027 Lisboa



Capa

Composição gráfica

Tenente-Coronel - TINF Rui José da Silva Grilo

Sobre aguarela de

Tenente-General Vítor Manuel Amaral Vieira