

O Nascimento da Aeronáutica Militar



Rui Tendeiro

Coronel PILAV

Comandante do Centro de Formação
Militar e Técnica da Força Aérea
rptendeiro@emfa.pt

Introdução

Portugal foi talvez um dos primeiros países a entrar na caminhada da conquista do ar, através do padre Bartolomeu de Gusmão, que no dia 8 de agosto de 1709, provou perante o rei D. João V e a sua corte, que objetos mais pesados que o ar podiam levar por meios próprios. Um pequeno balão de ar quente, a “Passarola”, da sua autoria, elevou-se e manteve-se no ar durante muito tempo, perante o espanto dos presentes na Sala das Índias, no Terreiro do Paço.

Passaram muitos anos até que voltasse a acontecer algo de relevante na aeronáutica em Portugal. Seria necessário esperar até abril de 1907, para que o jornal O Século, publicasse uma notícia sobre as extraordinárias experiências de aviação que ocorriam no Coliseu dos Recreios de Lisboa, com modelos de aeronaves propulsionadas a hélice.

Estas demonstrações constituíram o início de uma fase de desenvolvimentos aeronáuticos que terminaria a 14 de maio de 1914, com a publicação do Decreto-lei, que oficialmente criava a Aeronáutica Militar em Portugal.

O primeiro empenhamento da Aeronáutica Militar nacional em cenário de guerra, seria na Grande Guerra, quando os aviadores dos Serviços de Aviação do Corpo Expedicionário Português, integrados nas esquadrilhas francesas, realizaram missões operacionais nos céus da Flandres. Seriam estas ações, a consagração da Aeronáutica Militar como arma de guerra em Portugal.

O início

Sendo muito difícil definir com exatidão quando é que foi o início da “aviação”¹, é sim possível descrever uma longa cadeia de eventos, realizada por pioneiros, em que cada um é um elo muito forte e determinante, para que passo a passo a aviação se desenvolvesse e viesse a constituir-se como arma de guerra e fator decisivo para a resolução de um conflito.

O primeiro voo de um avião da História, seria de menos de um minuto e 260 metros de distância. Pode na realidade não ter sido o primeiro, no entanto seria indiscutivelmente o primeiro homologado e registado como “um voo estabilizado por um aparelho bem desenhado aeronáuticamente” e perante um júri de peritos na matéria.

Os ensaios dos irmãos Wright, começaram mais de um ano antes com modelos muito rudimentares, resultados desconhecidos mas sempre muito reservados e sem grande divulgação.

A 17 de dezembro de 1903, perante um júri propositadamente escolhido, a quarta tentativa desse dia, por volta do meio-dia, iria permitir aos dois irmãos norte americanos um lugar de destaque na História da Aviação. Wilbur Wright aos comandos do aparelho batizado de “Flyer” iria realizar o feito de voar controladamente uma aeronave com motor.

Havia no júri vários membros do governo dos Estados Unidos e Oficiais do Exército que vinham seguindo com atenção as vantagens que estes meios aéreos, poderiam vir a ter em relação aos balões e dirigíveis.

Este feito e o reconhecimento que teve, viria a ser determinante para que quatro anos mais tarde, 1907, o Brigadeiro James Allen criasse a “Aeronautical Division”, dentro do “Signal Corps”, prevendo já a utilização dos engenhos dos irmãos Wright como arma ofensiva de bombardeamento.

Estava assim criada a primeira unidade de aeronáutica militar no mundo.

Só um ano mais tarde, o “Signal Corps” viria a ser equipado com as primeiras aeronaves, construídas obviamente pelos irmãos Wright, que desde o primeiro voo reconhecido, tentavam comercializar os seus engenhos.

Em 1908 os dois irmãos deixam de trabalhar juntos, essencialmente por razões económicas de expansão de mercado. Um fica nos Estados Unidos e o outro emigra para a Europa, para promover os seus aparelhos.

¹ Termo utilizado a partir dos finais do Século XIX, para definir a arma da aeronáutica que utiliza para realizar as suas missões o avião.

O início em Portugal

João da Mata Camacho Pina Gouveia, natural da ilha da Madeira, onde nasceu a 8 de fevereiro de 1808, era filho de um coronel de Infantaria. Homem de letras, poeta, caracterizava-se também por uma distinta habilidade para as artes manuais e tinha como sonho construir um aparelho de grandes dimensões, que voasse sozinho longas distâncias.

Começou por construir pequenos modelos, quase brinquedos, que apesar de serem atirados manualmente voavam mesmo assim distâncias consideráveis.

Entusiasmado, passou a organizar demonstrações públicas, com o objetivo de divulgar os seus modelos e eventualmente conseguir apoios financeiros para projetos de maior dimensão. Pretendia apresentar estes modelos perante ilustres personagens da vida científica e social de Lisboa e mais tarde em Paris, para obter a nível internacional o estatuto de: “pioneiro da aviação²”.

Assim no início do ano de 1910, motivado pelos sucessivos resultados obtidos e aclamações públicas, João Gouveia, apresenta à Academia das Ciências, o modelo mais revolucionário que até então tinha construído. Tratava-se de um modelo que voava de forma muito estável, graças a um sistema de pêndulo colocado por baixo do lugar do piloto. Com este modelo, dizia ter encontrado a solução do grande problema da aviação, a estabilidade dos aparelhos.

Mais uma vez esta demonstração foi um sucesso e consegue obter do Ministério da Guerra, uma verba significativa para a construção de uma aeronave baseada naqueles princípios, constituindo-se assim como o primeiro construtor com apoio financeiro do Governo a um projeto deste género.

Sem perder tempo, João Gouveia iniciou a construção da aeronave, toda artesanal, ficando a seu cargo os moldes de madeira, cablagens e rodas e os trabalhos de pano à responsabilidade de um grupo de costureiras suas amigas.

O acompanhamento e fiscalização dos trabalhos seriam da responsabilidade de um grupo de oficiais da Inspeção dos Telégrafos Militares. Recorde-se que naquela altura, os meios aéreos existentes eram destinados apenas ao reconhecimento e comunicação. Além disso a Inspeção dos Telégrafos Militares era a única que detinha a capacidade de aferir com precisão a tensão dos cabos.

No ano seguinte, 1911, João Gouveia inicia numa quinta no Seixal e num hangar construído por ele, a montagem dos componentes da aeronave. Em meados desse ano e após a referida inspeção por parte das autoridades, ter aprovado a aeronave, quando se deslocava para a zona do ensaio, com os solavancos no terreno, João Gouveia parte o veio de transmissão do motor.

Foi necessário praticamente mais de meio ano para que a aeronave fosse reparada e estivesse pronta para outro ensaio. Malgradamente, em janeiro de 1911, devido às

² Estatuto atribuído pela Fédération Aéronautique Internationale (FAI) a quem apresentasse inovações no campo aeronáutico.

más condições da pista, na corrida de descolagem, ou tentativa de corrida de descolagem, tem um acidente e danifica gravemente a aeronave. A dimensão dos estragos é de tal forma grande que, com os recursos financeiros esgotados, desiste da ideia de construir a primeira aeronave inteiramente portuguesa.

Contudo, é-lhe reconhecida uma invenção que viria a ser muito importante no futuro da aeronáutica. O aparelho dispunha de um mecanismo inédito de equilíbrio automático, constituído por estabilizadores giratórios, tendo por base a aplicação do pêndulo no centro de gravidade da aeronave. Desta forma o centro de gravidade, mantinha-se sempre estável, independentemente da situação de voo em que se encontrasse.

Apesar de João Gouveia não ter atingido os seus objetivos, é justo dizer que foi com ele que a partir de 1907, se entrou na fase de iniciação da aviação em Portugal, sendo assim, indiscutivelmente um dos percussores do espírito aeronáutico e um dos maiores pioneiros da aviação em Portugal.

O primeiro voo de uma aeronave com motor em Portugal

O ano de 1910, seria muito importante para a aeronáutica em Portugal, como fazia constar o balanço anual da Revista Aeronáutica³, no seu primeiro volume. Estávamos em abril desse ano, dois aviadores estrangeiros, o suíço Taddeóli e o francês Mamet, tinham sido convidados a participar num festival aeronáutico, com o fim de realizarem em Portugal o primeiro voo numa aeronave com motor. A primeira oportunidade, dia 21 de abril, coube ao suíço e embora o jornal o Século, tenha publicado na página quatro da edição de 22 de abril, que tinha acontecido o “primeiro voo de um aeroplano em Portugal”, tal não seria reconhecido pelo júri. O voo tinha sido muito curto, pois devido a uma falha mecânica a aeronave não conseguiu ganhar altitude e teve que aterrar de emergência logo após a descolagem.

A segunda tentativa, no dia 27 de abril, coube ao francês que num monoplano “Blériot XI”, realizou vários voos bem sucedidos, um deles com cerca de cinco minutos e a mais de 100 metros de altitude. Coube-lhe assim a glória de ter realizado o primeiro voo de um aeroplano com propulsão própria em Portugal.

O primeiro aviador português

Apesar do apelido estrangeiro, Óscar Blank, é de famílias portuguesas com bastantes posses, obtém a 9 de julho de 1909 o seu brevet em França, na escola internacional da “Fédération Aéronautique Internationale (FAI)”. Tratou-se de um dos primeiros brevets da Europa, atribuído por esta escola, o número oito e bastou apenas um voo para que fosse qualificado, constituindo-se assim o primeiro aviador português.

O segundo voo deste aviador seria numa prova internacional que decorria em Paris, em competição com alguns ases já reconhecidos da época. Durante a sua

³ A Revista Aeronáutica era o boletim de divulgação oficial do Aero Clube de Portugal, tendo o primeiro volume sido publicado no primeiro trimestre de 1911.

demonstração a aeronave que pilotava começou a perder atitude e caiu sobre o público. Felizmente não feriu seriamente ninguém mas os atingidos sentiram-se lesados e reclamaram judicialmente uma indemnização.

O caso viria a causar polémica em Paris, pois era o primeiro deste género a ser levado a tribunal. O julgamento aconteceria a 17 de junho desse mesmo ano, sendo o aviador português absolvido e os queixosos obrigados a pagar uma indemnização, uma vez que ficou provado que a culpa não foi do piloto.

A partir deste episódio, Óscar Blanck retirava-se da cena aeronáutica. Apesar de toda a polémica que envolveu o reconhecimento do brevet e o acidente, Blanck seria apontado como o “primeiro aviador português⁴”. Viria a falecer a 16 de fevereiro de 1944.

O primeiro aeroclube português

O entusiasmo mundial e essencialmente os desenvolvimentos que iam ocorrendo na Europa, contagiaram Portugal.

Em 1909 realizou-se uma exposição aeronáutica internacional na Alemanha para a qual tinha sido nomeado o Tenente Pedro Almeida, para estar presente e representar o Ministério do Exército.

Além de todas as vantagens que teve o facto de estar presente, pode constatar ao vivo as diversas inovações neste campo e visitar os stands de divulgação aeronáutica, Pedro Almeida teve a oportunidade de constatar o poder que os diversos aeroclubes estavam a ter na Europa. Tratava-se de clubes constituídos por elites da sociedade e serviam como centros de discussão e divulgação de eventos aeronáuticos.

Este facto introduziu no seu espírito jovem, pleno de iniciativas a vontade de conseguir congregar um grupo de camaradas e amigos com a ideia de criar um aero clube em Portugal.

Funda-se assim a 11 de dezembro de 1909 o Aeroclube de Portugal, com sede numa sala cedida pela Associação Nacional de Engenheiros Cívicos, com estatutos próprios e o propósito de agregar e coordenar as ideias e esforços que iam aparecendo sobre a aeronáutica.

À semelhança dos congéneres europeus, constituía-se também um fórum de discussão e decisão sobre que projetos deveriam ser “apadrinhados” pelo aero clube. Contou inicialmente com 17 sócios fundadores, a maioria deles oficiais do exército da Arma de Engenharia.

O aeroplano Gomes da Silva

Abeillard Gomes da Silva, homem de elevado espírito criativo, culto e de notório engenho, era funcionário do estado a prestar serviço em Moçambique, quando decide construir o seu próprio avião.

⁴ Edgar Pereira da Costa Cardoso no seu livro: História da Força Aérea Portuguesa.

Foi o primeiro inventor de um avião inteiramente português que viria a voar, projeto patrocinado pelo Aero Clube de Portugal e financiado pelo Ministério da Guerra.

Grande apaixonado pelos feitos aeronáuticos, em 1909 desloca-se a Paris para estar presente num festival e feira aeronáutica a fim de recolher o maior número de elementos para a construção da sua própria aeronave.

Após ter construído o “Gomes da Silva I” e várias tentativas mal sucedidas em França, Gomes da Silva decide-se mudar para Portugal e acabar aqui o seu projeto. Apresenta o seu modelo modificado e as suas intenções ao Aero Clube, regista a sua patente na repartição de Propriedade Industrial e consegue apoio financeiro do Governo.

Instala-se então na Escola Prática de Engenharia, em Tancos para terminar a montagem e tratar das últimas afinações.

A sua aeronave era um biplano, complexo, com quadro retangular, trem de bicicleta, com 6,75 metros de envergadura, motor de 28 cavalos de potência, montado na retaguarda da aeronave e com o hélice virado para trás, para colocar no ar os cerca de 185 quilos que a aeronave pesava.

A 13 de janeiro de 1910, em Tancos, na presença de altas individualidades do Governo Gomes da Silva com uma assistência pública considerável, apresenta a sua aeronave. Após a verificação dos militares da Escola Prática de Engenharia, um deles o já conhecido Capitão Ribeiro de Almeida, tenta uma corrida de descolagem que não é bem sucedida. Regressa ao ponto de partida e na segunda tentativa embate num talude e danifica a aeronave.

Apesar do insucesso, Gomes da Silva seria reconhecido como o primeiro construtor português, a apresentar em público uma aeronave com motor, inteiramente construída por ele, o que se consideraria assim, como o primeiro inventor de uma aeronave, reconhecido internacionalmente.

O primeiro voo português em aeroplano com motor

No final de 1912, a quarta edição da Revista Aeronáutica, publicava um apontamento, que qualificava de interesse histórico com o seguinte texto:

“Realizou-o no dia 10 de setembro o nosso consócio Alberto Sanches de Castro, que há muito se dedica com entusiasmo ao estudo da aviação, tendo frequentado em França uma escola de pilotagem e organizado no Mouchão da Póvoa um campo de aviação, como a nossa revista já em tempo notificou.

A fim de que tal facto fique devidamente registado, pois ele marca indubitavelmente uma data na história da aeronáutica em Portugal, damos em seguida uma notícia das experiências e das condições em que elas se efetuaram, agradecendo ao seu autor a amabilidade das suas informações.

Os voos realizados foram quatro, todos em linha reta sem viragens, sendo dois no sentido este-oeste e dois no sentido oposto. A maior distância de voo foi de 450 metros, percorrida em 30 segundos e a maior altura atingida foi de 5 metros.

As experiências foram presenciadas pelo pessoal de serviço na propriedade do Mouchão, sendo lavrada uma ata que a seguir se pública, assinada por algumas pessoas presentes.”

Com o texto desta ata e com o reconhecimento público dos presentes que testemunharam o evento, Sanches de Castro, tornar-se-ia o primeiro português a voar uma aeronave com motor em solo nacional.

No entanto a relevância desta personalidade não ficaria por aqui. Após ter sido reconhecido internacionalmente por este feito, a 22 de Fevereiro de 1913, Sanches de Castro, apresentou-se nas instalações do Aero clube de Portugal, para proferir uma extensa e bem ilustrativa palestra sobre: “Escolas e Campos de Aviação⁵”, na qual tendo em conta a sua formação em França, enalteceu a importância destes centros de formação como espaço de concentração de todo o conhecimento sobre a aeronáutica.

Aliás a sua apresentação iria terminar com uma frase muito expressiva em francês, a qual pela sua importância não se traduz: “Il faudrait créer sans tarder une école Nationale où l’on apprendrait le vol e non une contrefaçon du vol”.

Apesar de nunca ter conseguido obter o brevet de aviador, Alberto Sanches de Castro foi o primeiro português a realizar, em Portugal, um voo em aeroplano com motor. Além disso foi o primeiro a assumir e a defender publicamente que, para que a aeronáutica em Portugal se continuasse a desenvolver, era necessário criar escolas e campos de aviação, espaços comuns onde se podiam concentrar os criativos da aeronáutica.

A Aviação Militar

Em Portugal, embora a um ritmo diferente, acompanhavam-se as evoluções e desenvolvimentos aeronáuticos que aconteciam no resto do Mundo.

Em 1911 era criada a “Aerostação Militar⁶”, sendo nomeado seu Comandante o, já conhecido, Capitão Pedro Faria Ribeiro de Almeida. A sua missão era realizar trabalhos relativos ao estabelecimento de comunicações por meio de aerostação, aviação e pombos-correio. Infelizmente nesse mesmo ano a Companhia de Aerostação Militar era suspensa, por falta de meios⁷.

No final do mesmo ano, o Capitão Ramos Miranda foi enviado para França, como representante do Exército Português para acompanhar os exercícios do Exército Francês no sul de França, considerados os maiores da última década.

No seu relatório ao Estado Maior, publicado na Revista Aeronáutica, reconhecia: “serem extraordinárias as vantagens dos aeroplanos na guerra, pois permitiam acompanhar em campanha os deslocamentos dos Corpos de Exército e os Quartéis Gerais”.

⁵ Publicado na íntegra na Revista Aeronáutica, Ano III, nº3 de 1913, pág. 43 e seguintes.

⁶ Ordem do Exército de 25 de Maio de 1911.

⁷ Ordem do Exército de 21 de Novembro de 1911.

O relatório tem um despacho apreciativo, sendo consensual dentro do Exército a ideia que se devia criar rapidamente uma Companhia de Aeronáutica, com uma escola incluída.

Com a divulgação deste relatório, o Aeroclub de Portugal, do qual o Capitão Ramos Miranda fazia parte, decide em Assembleia Geral e pública na sua revista, que era seu objetivo no ano de 1912, criar uma “escola civil-militar de aviação”.

Na mesma publicação, desafia a imprensa nacional a divulgar a necessidade de financiamento para a aquisição de aeronaves que enriquecessem o Estado.

Simultaneamente pressiona o estadista Dr. António José de Almeida, a propor ao Partido Republicano, a aprovação de uma subscrição pública destinada à compra de aeronaves para o serviço do Exército Nacional.

Assim em setembro do mesmo ano, a imprensa nacional, por sua vez desafia o público a contribuir, através de subscrições, a conseguir fundos para ser instalado o Serviço de Aviação Militar no Exército Português.

As primeiras aeronaves

Em resposta às solicitações feitas pelas subscrições públicas do jornal o Século, aparece um cidadão brasileiro, Albino Costa, Coronel das Forças Armadas Brasileiras, natural de Cedrim, Sever do Vouga, que de passagem por Lisboa, oferece a inteiras expensas suas, uma aeronave.

Tratava-se de um *Deperdussim* equipado com um motor *Gnome* de 50 cavalos de potência, uma aeronave das mais recentes a nível internacional.

No âmbito das subscrições públicas divulgadas na imprensa, o jornal Comércio do Porto seria o primeiro a conseguir fundos para adquirir uma aeronave. Seria assim um *Farman*, biplano de 15 metros de envergadura e motor Renault, posteriormente batizado de “O Comércio do Porto”.

Igualmente a iniciativa do Partido Republicano seria muito bem sucedida e lavaria à compra de um biplano *Avro*, batizado de “República”, dotado igualmente de um motor *Gnome* de 50 cavalos de potência.

O Estado dispunha então de três aeronaves, no entanto faltava quem fosse responsável pela sua operação e manutenção.

Aviação Militar – um projeto

O ano de 1912 seria determinante para a criação da aviação militar em Portugal, pois foi no decorrer desse ano que houve uma influência decisiva no impulso e desenvolvimento da aviação entre nós. Também porque foi no decorrer deste mesmo ano que se promoveram as bases para a organização da Aeronáutica Militar.

Simultaneamente à oferta e aquisição das aeronaves, o Aeroclub de Portugal, nomeava uma comissão composta pelo infatigável oficial do Exército, Ribeiro de Almeida

e o Capitão Gustavo Correia Neves, membros do clube, para estudarem a organização de uma escola de Aviação Militar. O resultado deste estudo deveria ser apresentado sob a forma de relatório.

Ao mesmo tempo solicitavam ao estadista Dr. José de Almeida, que preparasse um projeto de lei, sobre a Aviação Militar. Os dois documentos juntos destinavam-se à criação de um “Instituto de Aviação Militar” e a “organização de um porto aéreo”.

Assim a 24 de junho desse mesmo ano, seria apresentado na Câmara de Deputados, pelo estadista José de Almeida, uma proposta de projeto de lei sobre a Aviação Militar.

Reforçado pelo relatório elaborado pelos militares, o projeto lei de 11 artigos, assumia-se que a aeronáutica era uma arma incontestável, os custos da sua operação eram baixos em relação aos benefícios e que deviam organizar-se escolas e aeródromos onde todos os elementos ligados à aviação “sistemas dos aparelhos e motores”, fariam os seus estudos e provas.

Ambos documentos estavam muito bem elaborados e não haja dúvida nenhuma que os seus autores estavam muito bem documentados, sabiam perfeitamente o que queriam e tinham conhecimento do que se passava a nível internacional.

Prontamente a comunicação social divulga esta proposta e não tardaram a ouvir as reações. Num artigo publicado na sua revista, a Direção do Aero clube de Portugal, depois de louvar a iniciativa, fazia alguns comentários, como por exemplo que, no estado embrionário em que se encontrava a aviação nacional, era precipitado falar num “Instituto de Aviação”. Referia que, era necessário deixar amadurecer a aviação antes de se partir para um projeto tão ambicioso e que nesse momento era melhor avançar para a criação de uma “Escola Prática de Aeronáutica”.

Sem dúvida que a concordância inicial sobre a legislação e a divergência de ideias sobre a forma, um instituto ou uma escola, pressionou o Estado a tomar uma decisão.

Assim, pela ordem do Exército de 17 de agosto, decidiu o Ministério da Guerra nomear uma comissão por portaria⁸, que tendo por base o projeto apresentado pelo Dr. José de Almeida, deveria, “proceder ao estudo das bases para a criação de uma escola de aviação e escola de balões cativos e dirigíveis”.

Esta comissão era presidida pelo Tenente Coronel Hermano de Oliveira, curiosamente também o presidente do Aero clube de Portugal, tinha como vogais oficiais do exército e da marinha, alguns dos quais também membros do Aero clube.

O parecer da comissão não se fez tardar. Cerca de um mês depois, 18 de setembro, apresenta um relatório oficial, documento extenso, 15 páginas e muito bem elaborado que define que a aeronáutica deve ser uma arma institucional separada, as aeronaves sempre operadas por pilotos devidamente formados e que as aeronaves para esta arma devem ser rápidas e manobráveis, chegando mesmo a apontar marcas e modelos. A parte final do documento, intitulada “Bases para a organização duma

⁸ Ordem do Exército nº4, 2ª série de 12 de fevereiro de 1913.

Escola Aeronáutica em Portugal”, expunha perfeitamente quais os fins da Escola, como deveria estar organizada e quais os critérios para a escolha dos “campos de aviação”. Neste campo, avança ainda mais, apresentando já um parecer técnico sobre os terrenos visitados pela comissão, concluindo no último parágrafo do documento que: “a escola deverá ser em Alverca...”.

Um relatório com este peso institucional, não podia ser esquecido e assim por portaria publicada na Ordem do Exército de 12 de fevereiro de 1913, era “criada junto da Inspeção dos Serviços Telegráficos do Exército, a “Comissão de Aeronáutica Militar” a quem compete o estudo da organização, melhoramento e alterações do serviço e material das tropas de aerosteiros”. A mesma portaria nomeava para esta comissão, curiosamente, os mesmos elementos da comissão anterior, que tinha apreciado o documento do Dr. José de Almeida.

Don Luís de Noronha

Os feitos relevantes no campo da aeronáutica continuavam.

A 26 de dezembro de 1912, Don Luís de Noronha, sócio do Aeroclube de Portugal, tornava-se o primeiro português a obter a carta de piloto aviador, a número 1178, inteiramente concedida segundo os regulamentos da “Fédération Aéronautique Internationale (FAI)”.

D. Luís de Noronha, seria igualmente o primeiro português a obter o brevet de piloto aviador militar em França, atribuído pela Comissão Militar de Châlons.

Infelizmente em junho do mesmo ano, em consequência de uma paragem de motor, o Voisin que tripulava teve que amarrar no Tejo. Depois e permanecer vinte minutos dentro de água, foi retirado do local com um braço fraturado e num estado avançado de hipotermia. Foi levado para o hospital e teria alta dois dias depois. Viria a falecer inesperadamente a 24 do mesmo mês, em consequência de infeções contraídas no acidente.

Aeronáutica Militar, a criação

Em sessão do senado, a 10 de março de 1914, Dr. José de Castro, presidente da Assembleia Geral do Aeroclube de Portugal, questionou o Ministro da Guerra, sobre o que havia relativamente à escola de aeronáutica militar e qual era igualmente o ponto de situação das subscrições abertas para a compra de aparelhos e dos que já existiam.

Em resposta, o Ministro da Guerra, General Pereira de Eça, esclarece que a Comissão de Aeronáutica Militar tinha elaborado em tempo um projeto sobre os serviços aeronáuticos em Portugal. Acrescentou que contava muito em breve, apresentar ao Parlamento uma proposta de lei, criando a então Escola de Aeronáutica Militar, para a qual a referida Comissão tinha elaborado um trabalho sobre a sua organização, estabelecimento. Quanto às subscrições, informa que rendera dinheiro e que se essa fosse a vontade dos subscritores, seria aplicado na escola.

Três dias mais tarde, em Sessão de Câmara de Deputados, foi apresentada pelo General Pereira de Eça a proposta criando a Escola, sendo considerada urgente e enviada à Comissão de Guerra.

Esta proposta viria a ser aprovada na sessão de Câmara de Deputados a 22 de abril e no Senado a 7 de maio.

A proposta depois de aprovada viria a ser publicada na Ordem do Exército Nº 12, a lei 162, de 14 de maio de 1914. Este documento, assinado pelo Presidente da República Dr. Manuel de Arriaga e pelos Ministros, da Guerra e da Marinha era o consumar de um longo trabalho e a criação oficial da Aeronáutica Militar em Portugal.

Aeronáutica Militar, os primeiros “aviadores” militares

Estavam criadas todas as condições para que a aeronáutica crescesse em Portugal, havia regulamentação, aeronaves, propostas de local para a escola mas faltavam os pilotos.

De acordo com o relatório da “Comissão de Aeronáutica Militar”, os primeiros pilotos aviadores deveriam ser formados no estrangeiro e assim haveria de ser. Mas os passos eram muito lentos, só um ano mais tarde é que a Ordem do Exército publicava a abertura do concurso para oficiais do exército e da marinha, prestarem serviço na Aviação.

Eram inicialmente apenas 10 vagas, às quais concorreram e foram admitidos 11 oficiais, 9 do exército e dois da marinha. Curioso o facto de entre os nove oficiais do exército, seis serem da arma de Cavalaria. Tal facto talvez se prenda com a destreza e desembaraço que estes tinham, fruto da habilidade e coordenação necessária para montar bem a cavalo.

Quatro dos 11 admitidos seguem para os Estados Unidos da América, para a escola de pilotagem, “Signal Corps Aviation School”, não viriam no entanto a terminar o curso, uma vez que com a entrada de Portugal na Primeira Grande Guerra, os Estados Unidos como país neutro não aceitou formar os pilotos. Viriam a terminar o curso em França, no “Centre d’Aviation Militaire de Chartres”, junto com mais três oficiais que desde início aí frequentavam o curso. Dos restantes quatro, três fizeram o curso em Inglaterra e o último em França mas na escola de Tours.

Todos terminaram o curso tendo regressado a Portugal, para formarem o núcleo inicial de instrutores, da então recentemente formada Escola de Aeronáutica Militar.

O envolvimento nacional na Primeira Guerra Mundial, viria a determinar a necessidade de formar um número crescente de pilotos militares que pudessem fazer frente às condições impostas pelo conflito.

Esta situação, agravada pela impossibilidade de enviar mais candidatos a aviadores para os Estados Unidos e pela saturação das escolas francesas e britânicas, que formavam e preparavam com todo o seu esforço os pilotos para a guerra, pesou sem dúvida par que se acelerasse o processo de formação da Escola em Portugal.

Aeronáutica Militar, o primeiro curso na primeira escola em Portugal

No seguimento da publicação da lei 162/14, que criava a Escola de Aeronáutica Militar, dão-se início a 15 de abril de 1915, os trabalhos de construção das instalações.

Apesar do relatório da Comissão de Aeronáutica Militar ter apontado Alverca como local de instalação da escola, esta viria a ser construída em Vila Nova da Rainha. A principal razão que levou à alteração, foi a disponibilidade dos terrenos. Os de Alverca estavam adjudicados para a agricultura por um período de tempo alargado e a sua expropriação era demasiado cara. Assim, Vila Nova da Rainha era a segunda opção e cumpria com todos os requisitos necessários: os terrenos eram planos, estava localizada junto à linha de caminho de ferro, ao pé do rio, de forma a possibilitar a instrução em hidroaviões e tinham igualmente a possibilidade de construção de hangares e instalações de apoio.

Assim a 2 de outubro de 1915, era publicada na ordem do Exército o aviso de abertura para o primeiro e histórico curso de Vila Nova da Rainha. Foram apurados 16 candidatas, que deveriam iniciar o curso o mais rapidamente possível.

Como “chefe dos pilotos” que dirigiam a instrução, foi nomeado o Comandante Sacadura Cabral. Os instrutores seriam os primeiros aviadores formados no estrangeiro, alguns dos quais à data de início do curso, 2 de novembro, ainda se encontravam em formação. Seria nomeado “chefe dos mecânicos”, o primeiro engenheiro aeronáutico português, o Major Ribeiro de Almeida e por inerência das funções a superintendência das oficinas.

No dia 9 de novembro, nos campos de Vila Nova da Rainha, são “largados⁹”, os primeiros cinco alunos, tendo sido o primeiro de todos o Tenente Sarmento de Beires.

O curso terminaria no início de maio e a distribuição dos diplomas aos treze novos aviadores, aconteceria em sessão solene na sala do Algarve da Sociedade de Geografia, sob a presidência do Coronel Hermano de Oliveira, diretor do Aero clube de Portugal.

A maioria destes pilotos partiu de imediato para França, ficando na escola apenas dois pilotos como instrutores.

Foi com esta escola e com estes pilotos que se iniciou em Portugal a aeronáutica militar. Os primeiros pilotos aviadores, tanto os brevetados no estrangeiro como em Portugal, não demoraram em deixar memória na história da aviação em Portugal e ficaram todos eles ligados aos primeiros passos, alguns, infelizmente por motivos trágicos.

Aeronáutica Militar em Portugal, o batismo em combate

No dia 23 de outubro de 1911, durante a Guerra da Itália contra o Império Otomano, um audaz piloto italiano, Capitão Carlo Piazza, realiza uma missão de

⁹ Termo aeronáutico para quem voa sozinho pela primeira vez.

reconhecimento, como muitas outras, sobre a linha da frente de combate do inimigo. Dispondo de algumas granadas de mão que transportava com ele, aproveita a oportunidade e lança-as sobre o inimigo, iniciando aqui a utilização do avião como arma de fogo.

Estava provado que o avião era eficaz na largada de armamento, faltava o enquadramento doutrinário e a integração no combate.

Quando a Primeira Guerra Mundial teve início, a utilização do avião em operações de combate era muito rudimentar. Não havia qualquer trabalho nem sequer estudo para desenvolver a utilização de armamento a bordo dos aviões. Havia registos de algumas utilizações em combate, mas nem sequer estas ações conseguiam vingar.

Com o avançar dos combates na Primeira Guerra Mundial, as batalhas deixaram de ser travadas exclusivamente na terra e no mar, passando a sê-lo também no ar. Os progressos desde aí foram espetaculares, tendo sido fácil a partir de aí, desenvolver as potencialidades do avião, tornando-o uma das máquinas mais destruidoras de sempre!

A Aeronáutica Militar em Portugal, vê-se envolvida em combate com o envio para Moçambique de uma esquadrilha expedicionária, a fim de apoiar as operações militares que ali já decorriam. Foram enviados três aviões Farman F-40, de reconhecimento e recolha de informações e com eles três pilotos, três observadores aéreos e três mecânicos. Infelizmente por razões operacionais e de segurança, esta esquadrilha nunca chegou a realizar missões operacionais. Tratou-se no entanto da primeira projeção de Poder Aéreo de Portugal.

O Corpo Expedicionário Português (CEP), de acordo com a orgânica utilizada na altura pelos países da Europa, como corpo de exército, deveria ter um serviço de aviação. O Capitão Piloto Aviador Norberto Guimarães, foi nomeado chefe dos Serviços com a sede em Paris. Cabia-lhe a responsabilidade de organizar a instrução do pessoal navegante e mecânicos em escolas francesas e de organizar o número de esquadrilhas necessárias para apoiar a frente de combate.

Quanto ao material, que incluía os aviões *Spad* e *Sopwith*, ficou definido que seria fornecido pelos ingleses.

Mas a verdade é que a Inglaterra nunca facilitou os meios e como solução de recurso, foi integrar todos militares ligados à aeronáutica nas esquadrilhas francesas.

O relatório do Chefe dos Serviços de Aviação do CEP¹⁰, datado de 5 de setembro de 1918, documento de elevado valor histórico, nunca refere quando foi a primeira missão operacional realizada nos céus da Flandres.

Aeronáutica Militar, o batismo em combate – o Capitão Monteiro Torres

De todos os oficiais integrados nas esquadrilhas francesas, destacou-se desde o início um: o Capitão de Cavalaria, Óscar Monteiro Torres.

¹⁰ O Relatório do Chefe do Serviço de Aviação, pode ser consultado na página digital do Arquivo Histórico da Força Aérea.

Nasceu em Angola, Luanda a 26 de março de 1889. Foi aluno do Colégio Militar, antes de entrar para o exército como oficial de Cavalaria. Durante o ano de 1915, já Tenente do Quadro do Exército, oferece-se como voluntário para a aviação. A 12 de fevereiro de 1916 segue para Inglaterra, onde recebe as suas "asas de piloto" e se destaca pela distinta habilidade e virtuosismo na arte da pilotagem, tendo concluído o curso com a mais elevada classificação jamais atribuída a um elemento estrangeiro.

Regressado a Portugal, faz parte, como já vimos do núcleo inicial de instrutores, na Escola de Aeronáutica Militar, em Vila Nova da Rainha.

Em 1917 com a criação dos Serviços de Aviação do CEP, é destacado para a Flandres. Estava destinado a integrar uma esquadrilha de reconhecimento, mas graças ao seu reconhecido valor é integrado como piloto de caça na "Esquadrilha Spad" Nº 55, a muito famosa "Esquadrilha das Cegonhas".

Naquela que seria a sua última missão, a 19 de novembro de 1917, aos comandos do seu SPAD e "na asa" do Capitão francês Lammy, Monteiro Torres durante o combate com dois caças alemães, consegue abater dois biplanos: um Halberstadt e um Fokker, do inimigo. Durante o combate é atingido por um terceiro avião e despenha-se em território inimigo.

Foi prontamente socorrido pelas forças alemãs mas acabou por falecer, vítima dos graves ferimentos que tinha sofrido no acidente.

Mas como os heróis não morrem, eternizam-se, voltariam os seus restos mortais a Portugal, com honras como ninguém jamais, até ao dia de hoje viria a ter. Escortado por uma esquadrilha de caças franceses, desde a descolagem até à aterragem em solo nacional, teve honras fúnebres nacionais de rara imponência e profundo sentimento.

Pelos seus feitos em combate e heroicidade é condecorado com a "Legião de Honra", com a "Croix de Guerre, de L'Armée de L'Air", com o colar da Torre e Espada e claro, com a Medalha da Cruz de Guerra de 1ª Classe.

Estas escassas e breves palavras servem também como tributo aquele que sem dúvida alguma foi um dos maiores aviadores de Portugal e que, até à elaboração deste texto, o único piloto português morto em combate aéreo.

Conclusão

Foi um longo caminho percorrido desde a demonstração do Padre Bartolomeu de Gusmão até à publicação na Ordem do Exército Nº 12, da lei 162, de 14 de maio de 1914, que criou a Escola Aeronáutica Militar e oficialmente a própria Aeronáutica Militar.

Após se ter apresentado muitas primeiras vezes, que caracterizaram o longo percurso percorrido até à criação e emprego em combate da aeronáutica militar, três conclusões podem ser retiradas;

1. A Aeronáutica Militar em Portugal foi criada por um Aero clube. Oficialmente a Aeronáutica Militar foi criada por um decreto-lei, o 162/14, assinado pelo

Presidente da República, no entanto o Aero clube de Portugal teve sem dúvida um papel muito importante neste processo. Recorde-se que: o Aero clube de Portugal apareceu sempre como órgão ativo e divulgador de todas as iniciativas aeronáuticas. Pressiona de diversas formas o Governo a criar a aviação, nomeia Ribeiro de Almeida e Gustavo Correia Neves a realizar um estudo sobre a criação de uma escola de aviação em Portugal. Pressiona o estadista Dr. José de Almeida a propor ao Partido Republicano, a aprovação de uma subscrição pública destinada à compra de aeronaves para o serviço do Exército nacional. A comissão nomeada pelo governo para estudar as bases para a criação de uma escola aeronáutica era constituída por elementos do aero clube. É o próprio presidente da Assembleia Geral que questiona em sessão do senado, qual a situação da criação da escola de aeronáutica e que mais uma vez alerta para a urgência desta escola. Foi sem dúvida fundamental a intervenção deste órgão na formação dos fundamentos para a criação da orgânica da Aviação Militar. Foram eles que começaram a alertar para a necessidade de regulamentar a atribuição de licenças e a utilização de aeronaves.

2. A Aeronáutica Militar poderia ter sido criada em 1912. Na realidade tudo estava preparado para que o Decreto Lei fosse assinado e publicado nesse ano. Existiam aeronaves, conseguidas pelas subscrições e o projeto lei, elaborado pelo Dr. José de Almeida, no entanto só a 14 de maio de 1914, seria assinado pelo Presidente da Republica Dr. Manuel de Arriaga e pelos Ministros, da Guerra e da Marinha, o documento que formalizava a criação oficial da Aeronáutica Militar em Portugal. Tal demora deveu-se essencialmente à instabilidade política interna que se viveu na altura. Basta referir que a estabilidade governamental entre 1910 e 1914 era de menos de um ano e meio, o que obrigatoriamente afetava qualquer decisão que fosse necessário tomar.
3. O nascimento da Aeronáutica Militar não teve a ver com a participação de Portugal na Primeira Guerra Mundial, nem a entrada de Portugal na Guerra acelerou a criação de Aeronáutica Militar. Como vimos anteriormente tudo estava pronto para criar este organismo quase dois anos antes de Portugal decidir enviar tropas para as colónias. Não há por isso uma relação direta entre os dois acontecimentos.

Bibliografia

- Ilustração Portuguesa*, (1919), Série II, 30 junho de 1919, n.º 697, Lisboa, O Século, HML.
- Cardoso, Edgar Pereira da Costa, "História da Força Aérea Portuguesa", Força Aérea.
- Martins, Ferreira (1934), "Portugal na Grande Guerra", Vol. II, Lisboa, 1ª ed., Empresa Editorial Ática.

- Correia, José Manuel (2009), "1916-1938, As Relações Aeronáuticas Luso-Britânica, Breve História de uma Cooperação Conturbada", *Mais Alto*, Ano XLVII n.º 382 Nov/Dez 2009, pp.37-41.
- LOPES, Mário Canongia e José Manuel Rodrigues Costa(1989), "Os Aviões da Cruz de Cristo", Lisboa, Dinalivro.
- MUNSON, Kenneth (2004), "Bombers, Patrol and Reconnaissance Aircraft 1914-1919", London, ed., Bounty Books, (ISBN: 0-7537-0918-X).
- MARTINS, Dorbalino dos Santos (1995), "Estudo de Pesquisa Sobre a Intervenção Portuguesa na 1ª Guerra Mundial (1914-1918) na Flandres, (Coletânea de Documentação)", s.e., Lisboa, Estado-maior do Exército, Direção de Documentação e História Militar, (PT/AHM: B/C8120).
- MAGNO, David (1921a), "Livro da Guerra de Portugal na Flandres, Volume I", s.e., Porto, Companhia Portuguesa Editora.
- MAGNO, David (1921b), "Livro da Guerra de Portugal na Flandres, Volume II", s.e., Porto, Companhia Portuguesa Editora.
- OLIVEIRA, General A.N. Ramires (1995), "História do Exército Português 1910-1945", Volume IV, Lisboa, Direção dos Serviços de História Militar, (PT/AHM: C7939).