

## O Despertar da Aviação Portuguesa e a Primeira Guerra Mundial

Manuel Serafim Pinto\*

### *Resumo*

A entrada de Portugal na Primeira Guerra Mundial foi motivada pela necessidade de salvaguardar a posse das colónias. Como todas as grandes deliberações políticas, encontrou resistências de vária índole política, económica e social, sendo a mais relevante o reconhecimento geral sobre a falta de equipamento e de preparação militar. A aviação nacional encontrava-se numa situação embrionária, fundamentalmente, por razões económicas e, ao entrar na guerra, estava dependente da cedência de aviões estrangeiros. Contudo, a aviação militar portuguesa teve o seu papel na guerra, na falta de material, através dos homens com a sua dedicação e bravura.

*Palavras-chave:* aviação, aeronáutica militar, Serviço de Aviação do CEP

### *Abstract*

Portugal's entry in World War I was motivated by the need to safeguard the possession of colonies. This political deliberation found various oppositions political, economic and social being the general recognition of the lack of equipment and military power the most relevant ones. National military aviation was in an embryonic situation, fundamentally, for economic reasons and, upon entering the war, was dependent on the transfer of foreign aircrafts. However, the Portuguese military aviation had a role in the war, in absence of material, through its men, with their dedication and bravery.

*Keywords:* aviation, military aeronautics, PEC Aviation Service

---

\* Professor Catedrático da Universidade Lusófona



## 1. A Emergência da Aviação e o Campo Militar

47

Em todo o percurso da história da aviação internacional destacam-se períodos que se alternam entre o meio civil e o meio militar. O primeiro pode ser caracterizado pela curiosidade na elevação de objetos mais pesados do que o ar, a que se seguiu a vontade de dominar a locomoção aérea; o segundo, emergiu com a aplicação de criações e de inovações que, tecnicamente, possibilitaram a existência de espetáculos aéreos com a respetiva rendibilização económica. Com este aperfeiçoamento tecnológico resultou um novo ciclo, iniciado com a possibilidade da aplicação dos aparelhos aéreos ao campo militar com grande êxito estratégico e tático durante a Primeira Guerra Mundial. O ciclo de interesses haveria de continuar depois desta guerra, invertendo-se o seu sentido<sup>1</sup>. Com efeito, face ao desenvolvimento tecnológico provocado pelas necessidades da guerra, aplicadas agora a interesses económicos e políticos, deu-se a possibilidade de reconverter os aviões bombardeiros em meios de transporte de passageiros e carga. Estes mesmos ciclos ocorreram antes e depois do segundo grande conflito mundial, ampliando-se com a *Guerra Fria*, que obrigou a indústria aeronáutica a não esquecer o campo militar, de tal modo que os aviões de transporte civil resultaram dos grandes projetos militares determinados pelo poder político<sup>2</sup>.

A vontade de voar conhece-se desde Archytas de Tarento<sup>3</sup> (428-347 a.C.), considerado o primeiro inventor de um aparelho voador. «Conta o historiador romano Aulio Gelio nas suas *Noites atticas* que diferentes autores gregos narram, no tom mais afirmativo, que o matemático Archytas de Tarento, inventor do parafuso e da roldana, e amigo de Platão, construiu uma pomba mecânica de madeira que fazia verdadeiros

1. Do decurso da Primeira Guerra Mundial, Brito Camacho revelou a existência do interesse financeiro pela indústria vocacionada para o campo militar. «Há indivíduos cuja única preocupação é ganhar dinheiro, muito dinheiro, e disso fizeram seu ofício, o móbil de toda a sua atividade, que em outro campo seria porventura estéril. Se a guerra lhes oferece uma boa oportunidade para lucros altos, eles exploram a guerra como se fosse mina, com filão à superfície da terra. Nem sequer há razões de patriotismo que se imponham aos ambiciosos de fortuna, e assim foi que os ingleses, por exemplo, na ocasião da guerra do Transvaal, forneceram armamento aos boers, passado em contrabando» (Camacho, 1936b: 169).
2. Depois do segundo conflito mundial são exemplo as construtoras Boeing, McDonnell e Lockheed.
3. Cidade do sul da Itália, fundada pelos espartanos no século VIII a.C.

- 48 vãos» (Vasconcelos, 1909: 9). E a aplicação das criações ao campo militar datam, do que se conhece escrito, de 206 a.C., na China, onde «se encontra a primeira aplicação do *papagaio* [objeto voador mais pesado que o ar] à arte da guerra, feita pelo general Han-Sin, para conhecer a distância que o separava do centro da cidade que sitiava» (GEPB, 1960a: 224). Posteriormente, em 1045 d.C., «os exércitos chineses começaram a utilizar *pólvora negra* para propulsionar foguetes ofensivos» (Visão, 2004: 96) e usá-los como arma que, na Segunda Guerra Mundial, deram origem aos *órgãos de Estaline* ou *foguetes Katyusha*. A necessidade de encontrar uma teoria que permitisse a concretização do voo tornou-se evidente com Roger Bacon<sup>4</sup>, que foi o primeiro a ter uma ideia engenhosa com «a possibilidade de se construírem máquinas voadoras nas quais o homem sentado ou suspenso no centro, fazia girar alguma manivela (*revolvens aliquod ingenium*) que poria em movimento azas feitas para bater ao ar, á maneira das azas das aves » (Vasconcelos, 1909: 9). Na história portuguesa, a primeira descrição sobre a realização de um voo data de 1518, como consta nas *Efemérides* do padre Henrique Cid, deu-se com um português de Viseu «a realizar experiências dum aeróstato da sua invenção, (...) máquina que a certa altura caiu, matando à porta do conego um cãozinho» (Lapa, 1928: 96). Vinte e dois anos depois, João de Almeida Torto «fez a demonstração de um aparelho voador de sua invenção, a maior das maravilhas qual vem a ser um homem voar com asas feitas da torre da Sé (de Viseu) até ao Campo de S. Mateus, como se dizia num pregão lançado» (GEPB, 1960b: 302). Esta experiência constitui um enorme fracasso e aumentou a consciencialização geral sobre o perigo de voar, porque o aparelho caiu em cima de um telhado e o aeronauta morreu poucos dias depois. Só em 1709, com a invenção do padre Bartolomeu de Gusmão, existe a notícia, que correu pela Europa, sobre um aparelho que poderia ser empregue no campo militar: a *passarola voadora*, «movida por velas giratórias colocadas na parte superior através

4. Roger Bacon (1214-1294) nasceu em Inglaterra e foi monge da ordem dos Franciscanos. Doutorou-se na Universidade de Paris onde ensinou. Interessado pela física, foi criticado pelos outros frades, tendo as suas obras sido proibidas de leitura pelo *geral* da ordem. Figura intelectualmente polémica na transição entre a Idade Média e o Renascimento, defensor da investigação da natureza e da mística, Bacon teve que regressar ao país de origem. Atribui-se a este frade, entre outras descobertas, a possibilidade do ar suportar um objeto mais pesado, com máquinas voadoras, tal como a água suportava um barco.

de ar quente» (Arrudão, 1959: 23). Pelo desenho divulgado, indicia a preocupação de manipular a informação sobre a sua verdadeira forma, assegurando o interesse da sua construção e aplicação ao meio civil e, fundamentalmente, na aplicação ao militar. De resto, Bartolomeu de Gusmão, no *pedido de patente* feito ao Rei D. João V, na data anteriormente referida, deu conta da importância da sua descoberta quando aplicada às forças militares e de segurança da época, com o superior conhecimento de aplicação estratégica. Relativamente às primeiras, afirmou que, «com ( ) brevidade, a todas as praças Citiadas poderão ser Socorridas, tanto de Gente, como de munições, e viveres a todo o tempo e retirarem se dellas, todas as pessoas que quizerem, Sem que o inimigo o possa impedir» (Ferreira, 1961: 16). Quanto à segunda razão, encontra-se na necessidade da aquisição do *saber* que corresponde à manutenção do poder e, consequentemente, à segurança que advém do correto exercício desse poder. Explicitou haver vantagem em «discubrir Se hão as Regiões que ficam mais vizinhas aos Pollos do Mundo, Sendo da Natureza Portuguesa a gloria deste descobrimento que tantas Vezes tem intentado inultamente os estrangeiros; Saber Se hão as Verdadeiras Longitudes de todo o Mundo, que por estarem erradas nos Mappas Causão muitos Naufragios... he bem se Remunere ao Supplicante um invento de tanta importancia» (Arrudão, 1959: 14).

A perspetiva do aeróstato poder vir a ser um meio de utilidade para a estratégia militar esteve presente noutros inventores de outros países. De resto, havia a necessidade do reconhecimento dessa utilidade militar, a par do estabelecimento das vantagens económicas inerentes ao interesse no meio civil, para que existisse investimento económico na continuidade da investigação, na descoberta e no aperfeiçoamento. Em 1720, a exemplo, o Marquês d Argenson, chefe da polícia francesa, escreveu o que, em termos organizacionais, haveria de acontecer no futuro: «Estou persuadido de que um dos primeiros descobrimentos a fazer, reservado talvez ao nosso século, é achar a *arte de voar no ar*. Deste modo os homens viajarão depressa e comodamente, transportando-se até as mercadorias sobre grandes navios voadores. Haverá exércitos aéreos. As fortificações atuais tornar-se-ão inúteis. A guarda dos tesouros, a honra das mulheres e das filhas ficarão muito expostas, até que se tenham estabelecido as jurisdições do ar e cortado as asas aos desavergonhados e aos bandidos. No entanto os artilheiros

50 aprenderão a atirar ao voo. Tornar-se-á preciso no reino um novo cargo de *secretário d Estado das forças aéreas*» (Vasconcelos, 1909: 23).

A primeira aplicação de relevo, demarcando a utilidade da aplicação no meio militar, surgiu durante a Revolução Francesa (1789-1799) com o uso de balões para observação aérea das linhas inimigas. Na batalha de *Fleurus*, a 26 de junho de 1794, este processo teve forte importância para a determinação da estratégia militar a empregar. Ficou conhecido o aeróstato «dirigido por Coulette [que] figurou na defesa de Mauberge, no ataque de Charleroi, na batalha de Fleurs e no sítio de Mayence» (Lapa, 1928: 47), marcando uma data significativa com a aplicação do balonismo nas campanhas militares. Em Portugal, «a primeira tentativa de iniciação dos serviços aeronáuticos no nosso exército, data [de 3 de março] de 1886, aprovado pelo decreto de 3 de março» (Vasconcelos, 1909: 23). E, em Tancos, teve lugar o «primeiro parque aerostático do exército português (...) ali se realizou vários pequenos exercícios» (Ferreira, 1961: 36). Esta secção militar foi criada na sequência da localização ter sido «considerada o sítio ideal para o fim a que o departamento da Guerra o destinava» (Serrão, 1989a: 199). O interesse pela aerostação esteve também presente no serviço colonial, com a aquisição de um pequeno balão de observação «destinado a uma campanha militar no Sul de Angola, onde não chegou a servir» (Corrêa, 1965: 175).

Ao longo da história da conquista do ar fizeram dela parte vários pioneiros que não cabe referir neste texto, entre eles alguns portugueses que viram na aerostação uma forma de proporcionar espetáculos e de ganhar dinheiro. E o interesse pela locomoção aérea deu lugar, depois de muitas experimentações, à aviação iniciada pelos irmãos Wilbur e Orville Wright, ao descolarem um aparelho sobre carris, num sistema de catapulta, e por Santos Dumont, com um avião de rodas estabelecendo a completa autonomia do voo. Este piloto brasileiro, que se havia dedicado à criação de dirigíveis entre 1898 e 1905, realizou no Bosque de Bolonha o primeiro voo propulsado na Europa, em 13 de setembro de 1906. Tem sido considerado como o primeiro aviador da história, pelo facto de ter dirigido um aparelho movido a motor desde a descolagem até à aterragem. Foi «oficialmente reconhecido em território europeu, aos comandos do *14 bis*» (Sá, 2003: 110). Inicialmente, os pilotos podiam voar com a sua «pouca perícia e os seus fracos

conhecimentos técnicos<sup>5</sup>. (...) atenuantes variadíssimas justificavam amplamente aqueles que, aprendendo à sua custa, demonstravam exuberantemente a sua coragem e valentia, voando em tais circunstâncias e em aparelhos tão primitivos» (Cardoso, 1938: 25). Porém, este tempo terminou com a exigência de certificação que, reclamada pelos aeroclubes, carecia de aprendizagem e da demonstração da perícia necessária para a condução do avião. A primeira escola abriu na Europa, em 1909, na cidade francesa de Pau, ficando sob a orientação de Wilbur Wright, onde se certificou Óscar Blanck<sup>6</sup>, o primeiro piloto civil português (Ferreira, 1961: 63). No ano seguinte fundou-se o Aero Club de Portugal<sup>7</sup>, que funcionou na «Associação dos Engenheiros Cíveis (...), contando 17 associados, na sua maioria oficiais de Engenharia, com o intuito de lutarem com fervor pela causa da Aviação em Portugal» (Cardoso, 1939: 29), contribuindo decisivamente para a criação da Aeronáutica Militar<sup>8</sup>.

Com a abertura da *Escola da Aeronáutica Militar*, a qual, no cumprimento da Lei nº 162, de 14 de maio de 1914, compreendia os *Serviços de Aviação e Aeroestação do Exército* e a *Secção de Marinha* (ligada à escola de instrução e ao serviço de hidroplanos), realizaram-se, só a partir de 1916, os primeiros cursos de pilotagem, tanto do Exército como da Armada (Lapa, 1928: 115), em Vila Nova da Rainha. Esta instrução não podia ser protelada por mais tempo porque, a 23 de fevereiro de 1916, haviam sido apreendidos os navios alemães fundeados no Tejo, justificando a razão da Alemanha declarar guerra a Portugal. A urgência na formação de pilotos obrigou a que os primeiros voos, realizados nesta base, tivessem lugar antes da *Escola da Aeronáutica Militar* de ter sido oficialmente inaugurada (Lopes & Costa, 1989: 20). Contudo, a escassez de meios levou a que a completa autonomia da

5. Um exemplo: nos dias 8 e 9 de novembro de 1912, Paul Morel voou em Lisboa, ainda sem *brevet*, o qual só foi obtido em França a 26 de novembro. No segundo dia sofreu um acidente, tendo demonstrado falta de conhecimentos técnicos.
6. Em 12 de julho de 1909, Óscar Blanck obteve o «brevet internacional nº 8 [...] e foi] proclamado o primeiro aviador [civil] português e um dos primeiros em todo o mundo» (Ferreira, 1961: 63).
7. Da primeira direção faziam parte, entre outros, o Coronel Fernando de Serpa Pimentel (presidente), o Capitão Visconde de Asseca e o Tenente Pedro Fava Ribeiro de Almeida.
8. Para o estudo, fizeram parte da comissão nomeada pelo Aero Club os capitães Gustavo Fava Ribeiro de Almeida e Gustavo Tedeschi Correia Neves, que posteriormente integraram a comissão nomeada pelo Ministério da Guerra, presidida pelo tenente coronel de Engenharia Hermano de Oliveira, que viria a ser o primeiro comandante da Escola de Aeronáutica Militar (Lopes & Costa, 1989: 13).

- 52 instrução na Armada se desse só depois do fim da Primeira Guerra Mundial, em 28 de setembro de 1917, com a inauguração do *Centro de Aviação Marítima*.

## 2. A Ação Política e a Afirmação da Aviação

Portugal entrou na guerra sem alguma preparação e «com legítimas dúvidas sobre a validade da aliança» com a Inglaterra (Teixeira, 1996: 110), mas forçado pela «tese colonial (...), para salvar a colónias» (Teixeira, 2002: 142)<sup>9</sup>. Esta tese já havia sido afirmada por Norton de Mattos, quando da sua estada em Londres, ao referir-se à defesa intransigente das colónias<sup>10</sup>, com uma *Aeronáutica Militar* cujo valor residia, unicamente, nos seus homens e em poucos aparelhos que, pelas suas limitações técnicas, eram inadequados às exigências de uma guerra aérea. A experiência desta Primeira Guerra Mundial haveria de trazer para Portugal, com os ataques alemães em Moçambique, a certeza de que a aeronáutica era indispensável<sup>11</sup>.

Na verdade, antes do conflito, existia um sentimento generalizado sobre a inutilidade da aviação militar. Em Portugal, o general José Estêvão de Moraes Sarmento, diretor da *Revista Militar*, escreveu, em 1910, sobre o desenvolvimento da aeronáutica, enaltecendo os grandes aperfeiçoamentos industriais dos últimos dois anos. Contudo, este general, ressaltou que «se pode afirmar estar resolvido o problema da navegação aérea, mas apesar disso parece, que por enquanto, as suas aplicações

9. «Entrar em guerra ao lado dos Aliados, e pela mão da Inglaterra, era uma dupla garantia (...) em primeiro lugar contra as pretensões territoriais da Alemanha no Sul de Angola e no Norte de Moçambique. Garantia, em segundo lugar, contra as tentações britânicas de jogar as colónias portuguesas como moeda de troca e mecanismo de compensação nas negociações de paz» (Teixeira, 2002: 142).

10. Para um claro esclarecimento aos ingleses proferiu, num *lunch* dado em sua honra pelo *African World*, um discurso cujas palavras finais foram: «E a história teria de registar o curioso feito de aliados da véspera, numa guerra em que se defendia a justiça e o direito, se lançarem, terminada ela, sobre um dos seus companheiros de batalha, para lhes arrancarem as suas terras» (Mattos, 1944: 108).

11. «O [cruzador britânico] *Hymalaia* trazia a bordo um hidroavião que, na manhã seguinte, soltou sobre nós as largas asas, e se perdeu nas nuvens para o interior, em reconhecimento. Voltou, horas depois, com preciosas notícias. E, como se se avizinhasse um cerradíssimo aguaceiro, picou logo ao mar e desceu como um grande pássaro. Por estes e outros reconhecimentos, pelas informações dos nossos escoteiros negros da fronteira (...), sabe-se que o *boche*, depois de ter vagamente tentado investir Palma com três colunas (...), reconheceu já a impossibilidade de atravessar o Rovuma para dar-nos combate» (Selvagem, 1925: 257).

militares ainda não entraram no domínio da prática» (Sarmiento, 1910: 344). A maior dificuldade residia na fraca velocidade dos dirigíveis, que não iam acima dos 12,6 m por segundo, para além da «opacidade do ar e dos nevoeiros que não só tornam irrealizável qualquer observação, como impossibilitam a navegação» (Sarmiento, 1910: 344). Também foram apontadas outras dificuldades que contrariavam a perspetiva transmitida por Bartolomeu de Gusmão, no início do século XVIII, relativamente à adequação dos meios aéreos para os bombardeamentos. Assim, alastrou-se a ideia da inadequação na «utilização dos modernos aparelhos de aeronáutica para o lançamento de projecteis explosivos (...) em primeiro lugar por lhes faltar capacidade e força suficiente para transportar um número avultado de projecteis e em segundo lugar, por deixarem certamente bastante a desejar os efeitos pois haverá grande dificuldade em atingir os alvos» (Sarmiento, 1910: 344). Curiosamente, esta opinião foi proferida 61 anos depois de se ter dado o primeiro bombardeamento aéreo. Um bombardeamento efetuado pelos austríacos sobre Veneza, em 1849, realizado a partir de balões de ar quente que falharam o alvo devido aos ventos contrários. A descrença sobre a utilidade da aplicação de meios aéreos à guerra centralizava-se nos dirigíveis, mas, por esta época, face à novidade e ao incipiente desenvolvimento tecnológico, ainda era mais acentuada nos aviões. Na verdade, consideravam os «aeroplanos (...) [como estando] mais longe de terem aplicação prática, parecendo-nos que, presentemente, apenas os Estados Unidos pensam na aquisição, para a marinha, de aeroplanos sistema Wright, caso este inventor apresente um modelo modificado» (Sarmiento, 1910: 345). A mesma opinião alastrava-se pelos meios castrenses internacionais até ao «dia 23 de outubro de 1911, durante a Guerra Italo-Turca, [quando] o capitão Carlo Piazza realizou, aos comandos do seu Blériot, o primeiro voo de reconhecimento da História, em Tripoli, sobre posições turcas. Poucos dias depois, os pilotos italianos começaram a transportar granadas e pequenas bombas que lançaram sobre o inimigo» (EuroImpala, 2010: 59-69). Apesar do ceticismo que permanecia em Portugal, em 1910, «foi pelo Ministério da Guerra concedida a verba de 3.250\$00, para custear as despesas de um aeroplano [projeto de João Gouveia], sendo para isso cedida uma dependência do mesmo arsenal» (Lapa, 1928: 20). Um ano antes, já haviam sido realizadas experiências com o projeto de Abeillard Gomes da Silva, funcionário aduaneiro da Companhia de Moçambique, confirmando-se a aptidão para o voo do aeroplano

- 54 denominado por *Gomes da Silva II*. O apoio dado a estes projetos, de certo modo, demonstra o interesse governamental, apesar das dúvidas levantadas por entidades consideradas como conhecedoras sobre a matéria aeronáutica e de forte idoneidade.

Encontra-se neste caso Brito Camacho, médico militar e político, conhecido pela defesa da intervenção de Portugal em África e não em França, dando relevo ao grande poderio naval da Inglaterra no Mar do Norte e da França no Mediterrâneo e às suas posições estratégicas e à capacidade tática, que confirmava a secundarização da aeronáutica e a falta de utilidade militar dos *pássaros metálicos* quando escreveu: «Havia os aeroplanos, os zeppelinos, toda uma ornitologia guerreira; mas! era lá possível ligar uma esperança bem fundada a esses meios desportivos, utilizados pela arte militar!» (Camacho, 1936a: 164).

Na verdade, a escassez de exemplos relativamente à utilidade dos meios aéreos na guerra levou a uma descrença sobre a aviação militar. «A maior parte dos oficiais superiores era, em todo o Mundo, muito reticente quanto ao potencial da aviação e completamente ignorante quanto à forma como esta poderia ser usada com melhores resultados» (EuroImpala, 2010: 61). Contudo, no meio político, a utilidade da aviação, embora apresentasse algumas hesitações e muitas incertezas, esteve presente desde os primeiros anos da República. Em 1912, o interesse pela aviação em Portugal fez-se notar com a aquisição de cinco aeronaves, algumas conseguidas por subscrição pública, o que é demonstrativo da curiosidade e da vontade popular. A este desejo, com uma possibilidade do aeroplano ser usado como arma aérea correspondeu o meio político com os trabalhos do então deputado António José de Almeida na preparação de legislação adequada à formação da Aviação Militar. Nesta continuidade, por portaria publicada na Ordem do Exército, de 12 de fevereiro de 1913, foi criada, junto da *Inspeção dos Serviços Telegráficos do Exército*, a *Comissão de Aeronáutica Militar*. Em 1914, o General Pereira de Eça apresentou uma proposta para a construção da *Escola de Aeronáutica Militar* que, considerada urgente, foi enviada à Comissão de Guerra. Seguidamente, depois de aprovada na Câmara de Deputados e no Senado, a proposta sobre a criação da *Aeronáutica Militar* foi concluída pela Lei nº 162, de 14 de maio de 1914, tendo sido publicada na Ordem do Exército nº 12 deste mesmo ano. Este diploma legal, assinado pelo Presidente da República Dr. Manuel

de Arriaga e pelos Ministros da Guerra e da Marinha, terminava o longo trabalho para a criação da *Aeronáutica Militar* em Portugal.

No plano da política internacional, a situação agudizava-se e as primeiras medidas de reforço dos efetivos militares em África, face às ameaças alemãs sobre a integridade de Angola e de Moçambique, deram-se com «o corpo expedicionário [que] seguiu para Angola a bordo dos vapores *Cabo Verde* e *Moçambique*, que partiram de Lisboa em 10 e 11 de setembro de 1914» (Mattos, 1945: 169), composto unicamente por forças do exército mas sem aviação. Só em finais de 1917 se constituiu a Esquadilha Expedicionária a Angola, com pilotos que haviam regressado de França depois da extinção do *Serviço de Aviação do Corpo Expedicionário Português (SA-CEP)*. Do mesmo modo, em 1916, seguiu a expedição para Moçambique cuja epopeia maior se situou no Rovuma, que António de Cértima narrou em *Epopéia Maldita* (1924). Tendo este escritor feito parte deste corpo de exército, contou a violência das condições a que estiveram submetidos e os combates que decorreram, tudo despoletado pela «Mentira Heroica, Mentira Política e Mentira Económica» (Cértima, 1924: 278). Situação que, perante a omissão da Metrópole, é referida por Carlos Selvagem (1925: 292): «nesta hora amarga de injustiças que passa para a pobre tropa de África, serão esses, os pobres *felizes do C.E.P.*, os únicos de todos os portugueses que, no regresso, acolherão e olharão com piedade e simpatia os seus camaradas de armas dum outro hemisfério. Só eles saberão avaliar quanto esforço inglório, quanto sacrifício anónimo, quanto suor e quanto sangue vertidos, ensopam e glorificam os míseros farrapos de farda em que se embrulham, de regresso à Pátria, os restos vencidos da tropa de África». Moçambique, a colónia mais cedo açoitada pelos alemães, teve uma *Esquadilha Expedicionária* que embarcou no navio *Niassa*, a 3 de julho de 1917, com destino a Mocímboa da Praia, para apoio às forças terrestres luso-britânicas. Deve-se acentuar que foi após a entrada de Portugal na Primeira Guerra Mundial que alguns pilotos, em formação no estrangeiro de acordo com a Ordem do Exército de 14 de agosto de 1915, regressaram a Portugal, em 1916, se bem que estivessem estacionados em países aliados. O esforço de guerra nacional deve considerar-se muito elevado, perante os contextos políticos nacional e internacional. Na realidade, o ambiente nacional era de

56 forte conflitualidade<sup>12</sup>, a nível político-partidário e económico, agravado com a escassez de alimentos onde sobressaía a falta do pão. Em 1917, «chegou a propor-se a mistura de farinha de fava e aveia, enquanto não chegasse o navio *Goa* com o trigo comprado em Nova Iorque. Também faltava o carvão para o funcionamento das fábricas e para usos domésticos» (Serrão, 1989b: 188). As notícias sobre o desenvolvimento da guerra, por sua vez, aumentavam a animosidade popular. Desta vez, a génese encontrava-se na manipulação da informação, tanto das notícias transmitidas pela imprensa francesa e inglesa, como, pela portuguesa. A informação portuguesa dependia da vontade da «censura prévia em tempo de guerra, [publicada em] 28 de março de 1916», o que levou à denúncia feita pelo «famoso *Rol da Desonra*, panfleto anónimo que começou a circular em setembro de 1917» (Ramos, 1994: 517). Contudo, no plano de defesa nacional, havia a consciência da necessidade da aeronáutica para a vigilância aérea da costa e da inexistência de meios aéreos para o fazer. É com este sentido que a *Armada Portuguesa* elaborou um «plano de vigilância» que apresentou à França, em 1917. «A França concorda rapidamente com esta proposta e aceita garantir a formação do pessoal técnico nacional, bem como assumir a responsabilidade pela criação do centro naval no norte e do centro de dirigíveis de Lisboa, prometendo o fornecimento de 24 hidroaviões e de dirigíveis. A aeronáutica marítima portuguesa arranca em janeiro de 1917, quando recebem 2 FBA type B (de 3 que seriam entregues)» (Telo, 2014: 16). Desta cooperação nasceu, a 28 de setembro deste ano, o *Centro de Aviação Marítima de Lisboa*, na doca do Bom Sucesso, ao lado da Torre de Belém; e, em S. Jacinto, local separado da cidade de Aveiro pela ria, foi construído outro centro, em 1918, sob comando francês, que passou para a *Armada* nacional no fim da guerra.

A África não estava esquecida no plano político nacional; os meios é que eram escassos. Torna-se exemplo deste interesse o caso de Gago

12. Considerando-se o período da data da implantação da República, 5 de Outubro de 1910, até ao fim da Primeira Guerra Mundial, verifica-se esta conflitualidade. «As revoluções e as sedições, como os tumultos, tinham-se sucedido: incursões dos monárquicos no Norte (1911-1912); insurreição com elementos avançados (27 de abril de 1913); movimento realista de outubro (1913) e o das espadas (22 de janeiro de 1915); revolução de 14 de maio do mesmo ano; revolta de 13 de dezembro de 1916, chefiada pelo Fundador da República, e a de Sidónio Pais (5 a 8 de dezembro de 1917); sedições de Coimbra (12 de outubro de 1918) e a de Elvas, na mesma data (...)» (Martins, s/d: 417-418).

Coutinho e de Sacadura Cabral que, em 1922, realizaram a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, epopeia que, sujeita a dois incidentes sucessivos, necessitou de três aeronaves adquiridas no estrangeiro com a responsabilidade operacional realizada pelo Governo, o que é suficientemente demonstrativo do investimento político na aviação e, no caso, do estreitamento de relações entre Portugal e o Brasil. Gago Coutinho e Sacadura Cabral conheceram-se em 1907, em missões geográficas, tal como em 1912 se haviam encontrado em missão idêntica<sup>13</sup>.

A grande dificuldade na compra de aviões teve sempre por origem a falta de recursos financeiros do país, situação agravada com a despesa de apetrechamento do Exército na entrada na Primeira Guerra Mundial. Contudo, o interesse generalizado pela aviação encontra-se suficientemente manifesto em 1912, quando foram comprados cinco aparelhos. O primeiro, o biplano *Voisin-Antoinette*, era propriedade particular de Alberto Sanches de Castro. O segundo, também biplano, através de «subscrição pública patrocinada pelo Jornal *O Século*, foi adquirido em agosto [e] cedido ao piloto civil D. Luís de Noronha para com ele participar no concurso internacional de aviação de Lisboa a realizar em junho de 1913. (...) durante um voo de treino o hidroplano caiu nas águas do Tejo [e] o piloto veio a falecer» (Ferreira, 1961: 70). O terceiro «foi desembarcado a 26 de agosto no porto de Leixões ( ) foi dado o nome de Creche do *Comércio do Porto*, pois apostara-se nele como fonte de receita para a manutenção dessa obra social» (Henriques-Mateus, 2009: 86). Este aparelho, «adquirido pela Direção da creche *O Comércio do Porto* ( ) é um biplano tipo militar de 15 metros de envergadura» (Castro, 1912: 90-91), tendo sido posteriormente «oferecido ao exército e baixou à Escola Militar de Aeronáutica, em Vila Nova da Rainha, onde tomou o nome de *Casta Susana*» (Ferreira, 1961: 71). Em setembro, vindo de França, chegou o Deperdussin, que fora oferecido por Albino Costa, emigrante português no Brasil e cidadão brasileiro<sup>14</sup>, tendo a aeronave baixado à

13. «(...) quando da Missão do Barotze seguiu do Lobito para a fronteira, estava Sacadura Cabral naturalmente indicado para nos acompanhar [e] depois de ter atravessado para a costa de Moçambique, encarregou-se de um reconhecimento astronómico do distrito de Quelimane» (Corrêa, 1965: 94).

14. «Albino Costa era natural de Cedrim, concelho de Sever do Vouga, mas cidadão brasileiro, desde 1889 por força duma disposição legal da República do Brasil que mandou incorporar os estrangeiros então residentes no seu território. Foi tenente-coronel comandante do 18º Regimento de Cavalaria da Guarda Nacional da Comarca de Iguarasu, Estado de Pernambuco» (Ferreira, 1961: 71).

- 58 Companhia de Aerosteios em 1913 (Ferreira, 1961: 71). «O biplano *Avro* ( ) desembarcou no porto de Lisboa a 8 de outubro de 1912, foi importado por iniciativa patriótica do Partido Republicano, depois de ter sido adquirido em Inglaterra pelo preço de 900 libras» (Henriques-Mateus, 2009: 86). Em outubro, este avião foi entregue ao Estado, «tendo assistido ao ato vários membros do governo e oficiais dos dois ramos das Forças Armadas, para além de muitas pessoas que ocorreram ao hipódromo de Belém nesse dia» (Henriques-Mateus, 2009: 87).

### 3. Aviões e Pilotos no Tempo de Guerra

Os aviões existentes em Portugal, para além do seu diminuto número, já de si insuficiente para a formação de pilotos, não ofereciam as condições mínimas de operacionalidade a terem lugar no conflito mundial. Assim, ao entrar na Primeira Guerra Mundial, Portugal viu-se forçado à aquisição de novas aeronaves, tanto para escola e respetivo treino, como para poder constituir as Esquadrilhas Aéreas a enviar para Angola e para Moçambique.

A ordem de aquisição dos aviões, comprados entre 1912 e 1918, apresentada nos quadros abaixo indicados, é suficientemente elucidativa:

*- Pertencentes à Companhia de Aerosteios, entre 1912 e 1914:*

| denominação de fábrica        | número de aparelhos | período de utilização | fabricante        |
|-------------------------------|---------------------|-----------------------|-------------------|
| Deperdussin B                 | 1                   | 1912-1916             | Gnôme-Monosoupape |
| Maurice-Farman Tipo 1911-1912 | 1                   | 1912-1916             | Renault           |

*Depois de constituída a Aeronáutica Militar:*

| denominação de fábrica       | número de aparelhos | período de utilização | fabricante        |
|------------------------------|---------------------|-----------------------|-------------------|
| Maurice-Farman M.F. 11       | 2                   | 1916-1917             | Renault           |
| Farman F.40                  | 5                   | 1916-1920             | Renault 8-C       |
| Caudron G.3                  | 6                   | 1916-                 | Rhône R-9-C       |
| Morane-Saulnier H            | 1                   | 1916-                 | Anzani            |
| Nieuport Ni.83 E2            | 7                   | 1916-                 | Rhône R-9-C       |
| Franco-British Aviation FBAB | 3                   | 1917-1918             | Gnôme-Monosoupape |

- *Adquiridos no fim da guerra:*

59

| denominação de fábrica   | número de aparelhos | período de utilização | fabricante                              |
|--------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------------------------|
| Caudron G.4              | 9                   | 1918-1923             | Rhône R-9-C                             |
| Donnet-Denhaut DD8       | 18                  | 1918-1923             | Lorraine-Dietrich ou Hispano-Suiza 8-AC |
| Georges-Levy G.L. 40-HB2 | 2                   | 1918-1920             | Renault                                 |
| Tellier T.3              | 5                   | 1918-1928             | Hispano-Suiza                           |

Fonte: Lopes &amp; Costa (1989: 137)

O número de aviões e a sua origem de construção também são significativos para se entender a passagem do *interesse pela aviação* para a *necessidade da aviação*, ressaltando as contrariedades na aquisição dos aparelhos que estão para além das dificuldades económicas e que não cabe aqui falar. Destas aquisições é relevante verificar que o efetivo de aviões militares, em Portugal, até ao início da Primeira Guerra Mundial é somente de dois aparelhos, sendo os restantes pertencentes a particulares; com a entrada de Portugal no conflito, o seu número passa para 24 aviões; com o fim do conflito mundial, depois de abatidos os aviões anteriormente comprados, o número eleva-se para 34 aparelhos. Estes são de fácil aquisição porque, fundamentalmente, já não tinham utilidade nos seus países de origem.

Deve-se acentuar que, após a entrada de Portugal na Primeira Guerra Mundial, a formação dos pilotos enfrentou sérios problemas. O campo de aplicação da Ordem do Exército, de 14 de agosto de 1915, que autorizava a formação no estrangeiro, ficou com a aplicação reduzida porque «os Estados Unidos se recusaram a formar os nossos pilotos invocando razões de neutralidade<sup>15</sup>. Esta situação era agravada pelas limitações cada vez maiores das escolas de aviação francesas e inglesas» (Henriques-Mateus, 2009: 99), a que acresciam razões de maior formação técnica. Esta aprendizagem implicava, cada vez mais, um saber teórico e prático, carecendo da operacionalidade que só uma organização escolar com instrutores experientes poderia dar. A aspiração de 1912 com criação da *Escola de aviação em Portugal* (Coelho, 1912: 32) estava justificada, mas era insuficiente e, com a entrada de Portugal

15. Regressaram a Portugal, em 1916.

60 na guerra, os Estados Unidos deixaram de brevetar pilotos nacionais e as outras escolas estrangeiras estavam atarefadas com a instrução dos seus próprios pilotos.

Na verdade, no estrangeiro, haviam sido formados pilotos militares, de acordo com a autorização da abertura do curso dada pela já referida Ordem do Exército (14 de agosto de 1915). Os pilotos assim brevetados, todos eles pela *Signal Corps Aviation School*, instalada em San Diego, na Califórnia, eram o Capitão de Cavalaria Alberto de Courtils Cifka Duarte, o Tenente de Cavalaria Francisco Xavier da Cunha Aragão, o Alferes de Cavalaria João Barata Salgueiro Valente e o Alferes de Infantaria Carlos Esteves Beja (Ferreira, 1961: 68; Lopes & Costa, 1989: 19). Depois de regressarem a Portugal, foram enviados para o *Centre d Aviation Militaire*, localizado em Chartres, por onde foram brevetados. A esta escola foram também enviados os seguintes oficiais:

|                                                    |                                                          |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 1º Tenente da Marinha Artur Sacadura Freire Cabral | Escolas francesas de Chartres e S. Raphael (hidroaviões) |
| Tenente de Infantaria José Barbosa Santos Leite    | Escolas francesas de Chartres e Pau                      |
| Guarda-Marinha António Joaquim Caseiro             | Escolas francesas de Chartres e Amberieu                 |

Fontes: Ferreira (1961: 68) e Lopes & Costa (1989: 19)

Posteriormente, e ainda ao abrigo da autorização da mesma Ordem do Exército, brevetaram-se o primeiro em fevereiro de 1916 e os três seguintes em junho de 1916:

|                                                   |                                                            |
|---------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Capitão de Artilharia Norberto Ferreira Guimarães | Escolas francesas de Tours e Pau                           |
| Tenente de Cavalaria Óscar Monteiro Torres        | Escolas inglesas de Hendon (civil) e de Northolt (militar) |
| Tenente de Cavalaria António de Sousa Maya        | Escolas inglesas de Hendon e Northolt                      |
| Alferes de Cavalaria Alberto Lello Portela        | Escolas inglesas de Hendon e Northolt                      |

Fontes: Ferreira (1961: 68) e Lopes & Costa (1989: 19)

No estrangeiro, Paulo de Sousa Gomes, de nacionalidade portuguesa mas que havia nascido em Paris e se alistara na *Legião Estran-*

geira, «bateu-se valentemente em 1917 como sargento aviador na *Esquadilha F2*, tendo sido atingido, condecorado e citado várias vezes em Ordem» (Ferreira, 1961: 72-73). Foi promovido a Alferes miliciano graduado, passando a fazer parte do *Corpo Expedicionário Português* na arma de artilharia.

*Os Primeiros Aviadores Diplomados em Portugal* constitui o título do artigo, sem indicação de autor, das páginas 1 e 3 da *Revista Aeronáutica* (RA, janeiro a junho de 1917, nºs 1 a 3), nomeando-os de acordo com a data da realização do voo ou da obtenção dos diplomas e noticiando que devem «estes oficiais (...) seguir em breve uns para França outros para a nossa província de Moçambique [e] a direção do Aero-Club faz votos pelo feliz desempenho da sua difícil missão (...)» (RA, 1917: 1-4). Encontravam-se nesta listagem, com indicação do posto e do número do diploma, os seguintes pilotos:

|                                                               |                         |
|---------------------------------------------------------------|-------------------------|
| 2º Tenente Eduardo Francisco de Azeredo Vasconcelos           | Diploma nº 1, 29-03-17  |
| Alferes de Engenharia José Manuel Sarmiento de Beires         | Diploma nº 2, 11-04-17  |
| Alferes de Cavalaria Jorge de Sousa Gorgulho                  | Diploma nº 3, 11-04-17  |
| Tenente de Cavalaria João Luiz de Moura                       | Diploma nº 4, 11-04-17  |
| Tenente de Infantaria Luiz Carlos da Cunha e Almeida          | Diploma nº 5, 11-04-17  |
| Tenente António Maria da Cunha e Almeida                      | Diploma nº 6, 11-04-17  |
| Alferes de Cavalaria Miguel Henrique de Paiva Simões          | Diploma nº 7, 11-04-17  |
| Alferes de Infantaria José Pereira Gomes Júnior               | Diploma nº 8, 11-04-17  |
| Tenente de Infantaria Olímpio Pires Ferreira Chaves           | Diploma nº 9, 02-05-17  |
| Alferes de Cavalaria Eduardo do Rosário Gonçalves             | Diploma nº 10, 02-05-17 |
| Tenente de Infantaria Alfredo Duvalle Portugal                | Diploma nº 11, 02-05-17 |
| Alferes de Engenharia Aurélio Júlio Botelho de Castro e Silva | Diploma nº 12, 02-05-17 |
| Capitão de Cavalaria José Joaquim Ramires                     | Diploma nº 13, 27-05-17 |
| 2ª Tenente da Marinha Adolfo Trindade                         | brevetado a 30-05-17    |
| 2ª Tenente da Marinha Pedro Ferreira Rosado                   | brevetado a 21-08-17    |
| 2º Tenente da Marinha João Lobo Santos Moreira                | brevetado a 02-09-17    |

Fontes: *Revista Aeronáutica* (1917: 1-4), Ferreira (1961: 69) e Lopes & Costa (1989: 22)

«Os restantes componentes deste curso histórico foram considerados observadores aeronáuticos» (Lopes & Costa, 1989: 22), como se indica no quadro seguinte:

|                                                            |                                                                                                                           |
|------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tenente Sousa Guerra                                       | observador                                                                                                                |
| Tenente Teodorico dos Santos                               | observador                                                                                                                |
| Tenente de Artilharia de Costa José Lopes Correia de Matos | ofereceu-se como voluntário para a aeronáutica a 12 de outubro de 1917 foi observador e brevetou-se a 14 de março de 1918 |
| Alferes José Pedro Pinheiro Corrêa                         | foi observador durante a guerra e, posteriormente, brevetado em Portugal, a 6 de fevereiro de 1925                        |
| Alfredo Guimarães                                          | foi observador durante a guerra e brevetado em França a 6 de dezembro de 1927                                             |

Fontes: Ferreira (1961: 72-74) e Lopes & Costa (1989: 22)

Mais tarde, o tenente Correia de Matos e os alferes Pinheiro Corrêa e Alfredo Guimarães acabaram por tirar o brevet, tendo sido Pinheiro Corrêa, com a sua experiência, um destacado escritor sobre aeronáutica. Para além destes *pioneiros da aviação militar portuguesa* em tempo de guerra, ofereceram-se mais cerca de trinta, totalizando «cerca de 60 pilotos (na maioria) e observadores, e 40 mecânicos, [que] partiram para França e para Inglaterra, para frequentarem escolas de aperfeiçoamento» (Lopes & Costa, 1989: 25).

Como se pode verificar pelo anteriormente exposto, havia homens competentes, como reproduz a história desta guerra, mas não existiam aviões tecnicamente apropriados. Contudo, esta falta de material de voo estava superada com a promessa do fornecimento por parte da Inglaterra. Porém, o Governo inglês «mudou subitamente de resolução e não foi fornecido qualquer avião» (Lopes & Costa, 1989: 25). Pode entender-se esta mudança de atitude relativa à entrega dos aparelhos como resposta à alteração da política portuguesa na oposição à continuidade do *CEP*. Alteração que decorreu da «revolução militar contra os democráticos» (Martins, s/d: 330), que durou de 5 a 8 de dezembro de 1917 e que levou o Major de Artilharia e professor de Coimbra Sidónio Pais ao poder. «Foi durante este movimento que um dos pioneiros da E.A.M. [Esquadilha Aeronáutica Militar], o tenente António Joaquim Caseiro, que tripulava um dos Farman F-40, em companhia do alferes Alfredo Martins de Lima, foi abatido por fogo das armas ligeiras dos revoltosos quando sobrevoava, a baixa altura, o Parque Eduardo VII» (Lopes & Costa, 1989: 26). Antes haviam perecido, em 7 de setembro, em acidente nas terras de Angola, o segundo-tenente Caseiro e o alferes Sousa Gorgulho.

Nesse inverno de 1917, Óscar Monteiro Torres, que servira no 10<sup>th</sup> Squadron do Royal Flying Corps e pilotava agora na Esquadrilha de Caça SPAD-65, foi atingido, tendo morrido no dia imediato. Admirado pelos pilotos ingleses e franceses, foi a primeira baixa em combate entre os pilotos portugueses. «Entretanto, a orientação política dada por Sidónio Pais determinou, por ordem emanada do Ministro da Guerra General Freitas Soares, que não seriam enviadas mais tropas expedicionárias ( ) e todo o pessoal da aviação deveria regressar ao país»<sup>16</sup> (Lopes & Costa, 1989: 26).

Perante a falta de aviões, os pilotos portugueses foram integrados em esquadrilhas francesas e inglesas e combateram, com *virtuosidade* (Marolles, 1938: 92-97). Haviām sido colocados nas forças aliadas os capitães Óscar Monteiro Torres e José Joaquim Ramires, os tenentes José Barbosa Santos Leite, António de Sousa Maya, Alberto Lello Portela, José Francisco Augusto Cabrita, António da Cunha e Almeida, Luís da Cunha e Almeida, João Salgueiro Valente, Jones da Silveira, Ulisses Augusto Alves, José Pereira Gomes Júnior e o Alferes Eduardo Santos Moreira.

Por sua vez, o CEP, nas trincheiras de França, há muito estava desmotivado. O cansaço e o desânimo agravaram-se com a posição política de Sidónio Pais de «abandonar a intervenção». Antes desta decisão tomada por Sidónio Pais, que agravou o desalento entre os militares em campanha, vários oficiais haviam decidido «vir a Portugal discutir os problemas do CEP» (Marques, 1992: 12). Desde o início do conflito, existiam graves condições e «a onda de revoltas não era mais que um

16. «Os efetivos do Serviço de Aviação do CEP foram sucessivamente chegando a Portugal, terminando o regresso com a vinda do próprio Norberto Guimarães em julho de 1918. O mínimo que se pode inferir do estado de espírito destes homens pelo seu relato à chegada, é um grande sentimento de indignação e frustração senão mesmo de revolta, por um poder e uma classe política mais preocupada com os mesquinhos jogos de bastidores da capital, do que com a sorte de milhares de homens que em condições bem adversas, se batiam por prestigiar o nome do País além-fronteiras. Alguns destes homens, neste caso dos efetivos de aviação regressavam a Portugal já possuidores de uma qualificação técnica apreciável (...). Por certo que a *República Sidonista* desconfiava destes homens de cariz vincadamente republicano já talvez *contagiados* com as ideias em voga no *coração* do continente europeu. Em plena ditadura, com a censura na Imprensa (...) Norberto Guimarães numa entrevista concedida ao jornal *O Século* de 10 de julho de 1918 dizia a certa altura: Vejam a ridícula situação em que nos encontramos, tendo uma dezena de pilotos competentíssimos e com prática do *front* a passearem sem nada fazerem ou então fazerem serviço nos regimentos, existindo em Portugal não sei se uma ou duas esquadrilhas francesas a protegerem-nos as costas » (Alves, 1986: 64-65).

64 grito de desespero ecoando no vazio» (Marques, 1992: 13). Mesmo assim os soldados reagiam, escolhendo a vida à morte. Existem muitos exemplos deste comportamento, onde nada havia a perder: «tapei a metralhadora com uma serapilheira e, assim que ele [avião] apareceu, comecei a fazer fogo ( ). Os outros soldados, que entretanto se tinham escondido no abrigo, começaram a gritar: Oh pá, ele caiu, ele caiu!» (Correia, 1995: 10). Por outro lado, tentou-se aligeirar, para a história, que a «massa da população camponesa e urbana (...) [via a mobilização dos seus homens como] *carne para canhão*» (Rosas, 1992: 6). Contudo, sempre houve um ou outro caso de bom humor, o que não modificava a dureza dos factos. Foi contada uma situação ocorrida após a queda de uns morteiros e que, de entre sacaria amontoada na trincheira, surgiu a cara de um soldado português que, olhando para o oficial, disse: «Ah! Meu Capitãozinho! Que andei de arioplano» (Carvalho, 1945: 112). Porém, nada pode apagar «a derrota de La Lys. O maior massacre português. Em apenas quatro horas, 4.500 soldados portugueses foram mortos e outros 3 mil foram feridos ou desapareceram» (Santos, 2012: 80), situação que se deve a condições táticas difíceis de suportar, visíveis pela localização no terreno, com os portugueses no vale e os alemães na montanha.

A aviação que surgiu ligada ao desempenho dos ases que agiam isoladamente ou em escasso número, às vezes com atitudes cavaleirescas, passou seguidamente à ação em conjunto ou em *bando* (Shermer, 1998: 225), afirmando o seu lugar na guerra, o que é fácil de verificar pelo elevado número de aparelhos dos países beligerantes no fim do conflito. «À data do armistício, os efetivos da França e Alemanha: a França tinha 3.608 aviões em serviço e 400 em stock; 258 esquadrilhas; 76 companhias de aerosteios; 150.000 homens, tropas de aeronáutica; 12.000 pilotos em voo. Por seu lado, a Alemanha, saiu da guerra com 451 formações de aeronáutica, das quais 310 esquadrilhas, com um efetivo de 66.000 homens, possuindo 57 fábricas com uma população de 100.000 operários» (Corrêa, 1935: XVII). Portugal só teve pilotos com reconhecidas competências, produto de uma massa humana que se preparou voluntariamente; mas que nunca teve aviões.

«Terminada a I Guerra Mundial a ideia da aplicação do avião ao *campo de combate e ao transporte tático* passou a ser uma realidade. A aviação tinha sofrido uma mudança: a tecnologia empregue nos aparelhos aumentara-lhes a robustez, a versatilidade e a autonomia;

os princípios do cavalheirismo, oriundos da *velha cavalaria* e do oficialato, foram ultrapassados ( ). Algumas dessas consequências ficaram documentadas pelas fotografias, censuradas em Portugal<sup>17</sup>, tiradas a pilotos que saltavam de aviões atingidos e que, sem para-quedas, acabavam por se esmagar no solo, a aviões a chocarem na confusão do combate» (Pinto, 2010: 123). Fotografias que hoje se encontram com alguma facilidade, como as constantes no artigo *Les As* de Marcel Julian (1968), e que transmitem, pelas imagens, a solução final depois de ser atingido.

Com a República Nova, obra de Sidónio Pais, Portugal declarou guerra à guerra e, obviamente, ao CEP e ao *Serviço de Aviação do Corpo Expedicionário Português (SA-CEP)*, que, afinal, nunca existiu.

## Bibliografia

- Alves, R.M. (1986). A Aviação Portuguesa na Guerra de 1914-1918 Vítima da República Nova e do Esquecimento . *História*, nº 88, pp. 46-67.
- Arrudão, M. (1959). *Bartolomeu Lourenço de Gusmão, no 250º Aniversário da Primeira Ascensão Aerostática*. São Paulo: Fundação Santos-Dumont.
- Camacho, B. (1936a). *Rescaldo da Guerra*. Lisboa: Guimarães Editores.
- Camacho, B. (1936b). *Portugal na Guerra*. Lisboa: Guimarães Editores.
- Carvalho, M. (1945). *O Bom Humor no C.E.P. França. 1917-1918*. 2ª ed. Lisboa: Liga dos Combatentes da Grande Guerra.
- Cértima, A. (1924). *Epopéia Maldita (O Drama da Guerra de África)*. Lisboa: Portugal-Brasil Depositária.
- Coelho, T. (1906). *Manual Político do Cidadão Português*. Lisboa: Parceria António Maria Pereira.
- Corrêa, P. (1965). *Gago Coutinho. Precursor da Navegação Aérea*. Lisboa: Edição do Autor.
- Correia, P. (1995). Os Nossos Veteranos . *Tal & Qual*, 07 de dezembro, p. 10.

17. «Dec. nº 3534, de 10 de novembro de 1917. Este diploma legal saiu depois da Lei nº 495, decretada pelo congresso da República em 28 de março de 1916, estaria em vigor enquanto durasse o *estado de guerra*» (Pinto, 2010: 123). «A censura prévia rigorosamente não existia desde 1834 e a própria Carta Constitucional a proibia no parág. 3º do art.º 145. Durante a Monarquia Constitucional foram, porém, por vezes, publicados certos diplomas excessivamente repressivos que tinham por objetivo o amordaçamento da opinião pública. Daí o cognome de *leis das rolhas* com que algumas delas foram crismadas» (Coelho, 1906: 407-424).

- 66 EuroImpala (2010). *História da Aviação. 1: O Sonho dos Pioneiros*. Sintra: EuroImpala.
- Ferreira, J.D. (1961). *Aeronáutica Portuguesa (Elementos Básicos de História)*. Lisboa: Edição do Autor.
- GEPB (1960a). Papagaio . *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, vol. 20 (s.d.). Lisboa: Editorial Enciclopédia, pp. 220-226.
- GEPB (1960b). João de Almeida «Torto» . *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, vol. 32 (s.d.). Lisboa: Editorial Enciclopédia, p. 302.
- Henriques-Mateus, L. (2009). *Portugal na Aventura de Voar. 2. Precursores e aviadores (1909-2009)*. Lisboa: Público.
- Jullian, M. (1968). Les As . *Histoire*, hors série nº 8. Paris: Librairie Jules Tallandier, pp. 56-64.
- Lapa, A. (1928). *Aviação Portuguesa*. Lisboa: Imprensa Libanio da Silva.
- Lopes, M. & Costa, J. (1989). *Os Aviões da Cruz de Cristo. 75 anos da Aviação Militar em Portugal*. Lisboa: Dinalivro.
- Marolles, R. (1938). *Aviation, École de l'Homme*. Paris: Librairie Plon.
- Marques, I. (1992). Os Portugueses nas Trincheiras . *Diário de Notícias*, 19 de janeiro, pp. 12-13.
- Martins, R. (s/d). *A Europa em Guerra (2º Volume)*. Lisboa: Editorial Inquérito.
- Mattos, N. (1944). *Memórias e Trabalhos da Minha Vida*. II Vol. Lisboa: Editora Marítimo Colonial, Lda.
- Mattos, N. (1945). *Memórias e Trabalhos da Minha Vida*. IV Vol. Lisboa: Editora Marítimo Colonial, Lda.
- Os Primeiros aviadores diplomados em Portugal (1917). *Revista Aeronáutica*, Ano VII, janeiro a junho de 1917, nºs 1 a 3. Lisboa: Aero-Club de Portugal.
- Pinto, M. (2010). *Transporte Aéreo e Poder Político, Sob o Signo do Império*. Lisboa: Coisas de Ler.
- Ramos, R. (1994). *A Segunda Fundação (1890-1926). História de Portugal, VI Volume* (dir. J. Mattoso). Lisboa: Círculo de Leitores.
- Rosas, F. (1992). O Primeiro Embarque Para a Flandres . *Diário de Notícias*, 26 de janeiro, pp. 6-7.
- Sá, S. (2003). Aventureiros. Levantados do Chão . *Visão*, nº 562, 11 de dezembro, p. 110.
- Santos, P. (2012). O Maior Massacre Português . *Sábado*, nº 414, 04 de abril, pp. 80-81.
- Selvagem, C. (1925). *Tropa D África: Jornal de Campanha dum Voluntário do Niassa*. 4ª ed. Lisboa: Livrarias Aillaud e Bertrand.

- Serrão, J.V. (1989a). *História de Portugal. IX: O Terceiro Liberalismo*. Lisboa: Verbo. 67
- Serrão, J.V. (1989b). *História de Portugal. XI: A Primeira República (1910-1926)*. Lisboa: Verbo.
- Shermer, D. (1998). *World War I*. London: Chancellor Press.
- Teixeira, N. (1996). *O Poder e a Guerra, 1914-1918. Objetivos Nacionais e Estratégias Políticas na Entrada de Portugal na Grande Guerra*. Lisboa: Editorial Estampa.
- Teixeira, N.S. (2002). Porque Foi Portugal para a Guerra . *Século XX. Homens, Mulheres e Factos que Mudaram a História*. Lisboa: Público, pp. 141-144.
- Vasconcellos (Mariotte), A. (1909). *A Aviação*. Porto: Livraria Portuense de Lopes & C<sup>a</sup>.