

**UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE LETRAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**



**O SERVIÇO DE AVIAÇÃO DO CORPO EXPEDICIONÁRIO
PORTUGUÊS NA GRANDE GUERRA:
DA VONTADE À REALIDADE.**

LUÍSA ALEXANDRA DE VASCONCELOS AGOSTINHO ABREU

Dissertação orientada pelo prof. Doutor António Ventura especialmente elaborada para a obtenção do grau de mestre em História Militar

SETEMBRO de 2017

RESUMO

Após a declaração de guerra por parte da Alemanha, em março de 1916, Portugal a convite da Grã-Bretanha — começava, em janeiro de 1917, a tomar parte ativa nas operações militares dos Aliados. O Corpo Expedicionário Português, de acordo com a orgânica gizada pelos britânicos, deveria dispor de aviação.

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

No final do ano de 1917 o Serviço de Aviação estava criado e desenhado no papel. Formá-lo-ia um grupo misto de três esquadrilhas, sendo uma de caça e duas de regulação de tiro. Contudo, tal não chegou a materializar-se. Os motivos da sua não concretização relacionavam-se com a instabilidade política que em Portugal se fazia sentir e, por razões que teremos ocasião de analisar, com a falta de apoio do nosso mais antigo aliado, a Inglaterra, que não enquadrou nem equipou, como inicialmente fora acordado, o Serviço de Aviação. O material aeronáutico fornecido seria composto de aviões Spad e Sopwith para a esquadrilha de caça e outro tipo de material equivalente para as restantes.

No entanto, foi acordado com o Exército francês que os aviadores integrariam as esquadrilhas francesas operacionais. Tal aconteceu com treze pilotos portugueses, que nelas participaram em 1918.

Palavras-chave: história militar; aviação; Portugal; Primeira Guerra Mundial; pilotos-aviadores.

RÉSUMÉ

Après la déclaration de guerre par l'Allemagne en mars 1916, le Portugal – invité par la Grande-Bretagne – a commencé en janvier 1917 à participer activement aux opérations militaires alliées. Le Corps expéditionnaire portugais, selon l'organique esquissée par les Britanniques, devrait disposer d'aviation.

Au cours de l'été 1917, un premier escadron a été créé, dans le but de mobiliser le personnel nécessaire aux cadres de l'aviation militaire qui partiraient en France. On a également nommé chef du Service d'aviation, basé à Paris, le capitaine d'artillerie et aviateur Norberto Guimarães. Il était de sa responsabilité de guider la formation du personnel de navigation et de mécanique dans les écoles françaises et d'organiser le nombre d'escadrons nécessaires au front. Les pilotes disponibles sont allés en France pour les écoles d'amélioration du combat, de l'acrobatie, du tir et du vol de nuit.

À la fin de l'année 1917, le Service d'aviation a été créé et établi sur papier. Il s'agirait d'un groupe mixte de trois escadrilles, dont une de chasse et deux de régulation de tir. Pourtant, cela ne s'est pas concrétisé. Les raisons de son non-respect ont été liées à l'instabilité politique qui a eu lieu au Portugal et, pour des raisons que nous aurons l'occasion d'analyser, avec le manque de soutien de notre allié le plus ancien, l'Angleterre, qui n'a pas ni encadré ni équipé, comme initialement convenu, le Service de l'aviation. Le matériel aéronautique prévu serait composé d'avions Spad et Sopwith pour l'escadron de chasse et, en plus, de matériaux équivalents pour les autres.

Cependant, il a été convenu avec l'armée française que les aviateurs intégreraient les escadrons opérationnels gaulois. Cela s'est produit avec treize pilotes portugais, qui y ont participé en 1918.

Mots-clefs : histoire militaire ; aviation ; Portugal ; Première Guerre mondiale ; aviateurs.

AGRADECIMENTOS

A oportunidade para a realização deste trabalho surgiu quando manifestei ao professor doutor João Gouveia Monteiro, no Mestrado de História Militar, o meu interesse pela área da história contemporânea. Transmíti-lhe que pensava preparar para o seu seminário algo relacionado com a Primeira Guerra Mundial. O professor doutor João Gouveia Monteiro, a quem quero desde já expressar o meu agradecimento, teve a amabilidade de abordar o Sr. Coronel Fraga no sentido de podermos trocar algumas ideias à volta do tema em questão.

Ao meu orientador, professor doutor António Ventura, uma profunda gratidão pelo modo como acompanhou o meu trabalho.

Ao meu coorientador Sr. Coronel Luís Alves de Fraga, que manifestou um grande entusiasmo com o tema, o meu muito obrigado. A partir do primeiro contacto manifestou total disponibilidade, com o seu vasto saber, para me encaminhar no trabalho a realizar.

Por todo o sacrifício, dedicação que representou a revisão do trabalho, não poderia deixar de agradecer profundamente ao Rui Jacinto, meu amigo, meu companheiro nas andanças da história.

Porque nem sempre foi possível cumprir prazos, aqui vai o meu agradecimento aos Srs. tenente - general Joaquim Borrego e major - general Rafael Martins, comandantes da Academia da Força Aérea Portuguesa.

Ao professor José Correia, um entusiasta e conhecedor da aviação, o meu reconhecimento pela partilha de ideias e conhecimento.

Um agradecimento especial à bibliotecária da Academia da Força Aérea, a ajudante Dulce, pela sua enorme disponibilidade, profissionalismo e dedicação.

Ao Sr. Coronel Rui Roque, a quem também agradeço, porque não só partilhámos algumas ideias acerca do tema, como nas última semanas da entrega do trabalho, em que era necessário dispor de todo o tempo possível, me concedeu essa autorização.

Ao sempre amável e disponível professor doutor José Varandas. Bem haja.

À minha família, a quem muito agradeço o apoio e o incentivo na concretização deste objectivo.

ÍNDICE

Introdução.....	1
Capítulo I: O posicionamento de Portugal face à Grande Guerra.....	7
1. Os motivos para a entrada na contenda.....	7
1. 1. A questão colonial	7
1. 2. «O perigo espanhol».....	10
1. 3. A dependência perante a Grã-Bretanha.....	12
2. O papel dos Aliados.....	15
2. 1. Divergências franco-britânicas.....	15
2. 2. O papel da diplomacia britânica.....	17
Capítulo II : O contexto interno.....	31
1. Forças pró e contra a beligerância.....	31
2. Portugal a caminho da guerra.....	35
2.1. As reformas militares e as suas dificuldades.....	35
2.2. O Exército perante a guerra.....	39
Capítulo III: O Serviço de Aviação do CEP.....	47
1. A aviação como uma nova arma.....	47
2. Começos da aviação em Portugal.....	51
3. A preparação do Serviço de Aviação.....	53
3.1. Definição de requisitos e levantamento de necessidades.....	53
3.2. A escola de Vila Nova da Rainha.....	56

3.3. A preparação da esquadilha inicial.....	63
4. A instrução nas escolas francesas.....	66
5. O estágio no GDE e o serviço no <i>front</i>	74
Conclusão.....	85
Fontes e Bibliografia	91
Anexo 1	95
Anexo 2	97

Siglas utilizadas

AHM — Arquivo Histórico Militar

AHFA — Arquivo Histórico da Força Aérea

AMAE — Archive du Ministère des Affaires Étrangères

CAPI — Corpo de Artilharia Pesada Independente

CEP — Corpo Expedicionário Português

FAI — Federação Aeronáutica Internacional

GDE — Groupe des Divisions d'Entraînement

GNR — Guarda Nacional Republicana

PRP — Partido Republicano Português

TSF — Telegrafia sem Fios

INTRODUÇÃO

A Primeira Guerra Mundial constituiu, pela escala e os meios que envolveu, pelas suas consequências, pela ruptura que a tantos níveis representou, o verdadeiro início do século XX. Desenlace das rivalidades económicas e políticas entre as grandes potências, envolveu quase todos os Estados europeus e muitos outros fora do continente.

Surgiu um novo tipo de guerra, fruto dos grandes avanços científicos do século XIX, que conduziram às inovações desenvolvidas na tecnologia militar e a mudanças fundamentais na estratégia e na tática. Era a guerra de trincheiras, do arame farpado; a guerra dos submarinos e da artilharia pesada. Uma nova arma, o avião, dava os seus primeiros passos num conflito completamente diferente dos demais, que se pensava de curta duração, mas que se prolongou por quatro anos, provocando deslocações, a morte e a mutilação de milhões de pessoas.

Portugal colocou-se ao lado dos Aliados na Grande Guerra na frente ocidental, centrando-se no sector da Flandres. O Corpo Expedicionário Português (CEP), tendo por base a orgânica gizada pelos britânicos e o novo contexto bélico, deveria incluir um serviço aéreo de apoio às tropas. A participação nacional da aviação militar no teatro de guerra europeu suscitou-nos, por isso, o maior interesse, levando-nos à realização do presente trabalho.

Pretendemos, por um lado, dar a conhecer como foi organizado e formado o Serviço de Aviação do CEP, tendo em conta as dificuldades e resistências que enfrentou. Por outro lado, explicar os motivos pelos quais os intuítos de o formar acabaram por se gorar.

Para a prossecução dos nossos objetivos vamos tentar seguir dois vetores, a saber: perceber a intriga político militar num contexto de forte instabilidade política e social que em Portugal se fazia sentir, que visou, em última instância, o desmantelamento do CEP e levou à restrição máxima de material bélico de toda a espécie, nomeadamente o aeronáutico. Pretendemos também compreender o porquê da falta de apoio do nosso mais antigo aliado, a Inglaterra. Num cenário de fraca colaboração entre os governos inglês e português, aquela não só não formou os pilotos portugueses nas escolas inglesas como não

enquadrou nem equipou o Serviço de Aviação com material de guerra e a logística como inicialmente acordado.

Depois de termos definido tais objetivos iniciais, vimo-nos na obrigação de tentar perceber os motivos de Portugal para a entrada na guerra europeia. Como um país periférico, com um regime republicano recente, com uma situação internacional frágil, económica e financeiramente dependente do exterior, sem forças armadas consistentes, quase sozinho entre as monarquias europeias, assumiu o papel de país beligerante? Neste contexto, desenvolveremos as problemáticas que julgámos pertinentes e passíveis de fornecerem uma chave explicativa — o problema colonial, o «perigo espanhol» e a dependência face à Grã-Bretanha —, ao entendermos serem estas as razões principais da entrada de Portugal no conflito. Propusemo-nos também explicar a política da Grã-Bretanha em relação à prestação de Portugal no conflito europeu, na medida em que foi um grande entrave à concretização desse fim. A Inglaterra solicitou a participação lusa na guerra por causa do pedido francês de armamento.

Tornou-se também fundamental compreender a conjuntura política e militar, que em muito contribuiu para o insucesso da formação do contingente militar e, conseqüentemente, do grupo aéreo de apoio. Procurámos perceber, através do estado do instrumento militar, como estavam preparadas e equipadas as forças armadas portuguesas. Buscámos essencialmente compreender a natureza do Exército português, para perceber que era no seu seio que se concentrava o cerne do antiguerrismo.

Na segunda parte do nosso trabalho, que compreende o capítulo III, pretendemos ir mais além e avançar em terrenos até ao momento pouco palmilhados pela investigação histórica.

Antes do mais, procuramos explicar como se preparou o Serviço de Aviação, desenvolvendo os seguintes aspectos:

a) A formação em Portugal foi incapaz de fornecer os pilotos necessários à esquadrilha inicial. Neste sentido, achámos pertinente dar a conhecer o *modus operandi* da Escola de Aeronáutica Militar de Vila Nova da Rainha. Isso permite-nos perceber o que existia em Portugal em termos de aeronáutica militar e as suas características.

b) A constituição da esquadrilha inicial, tendo em conta que no final de 1916 foram enviados à França alguns militares para a preparar. Centrar-nos-emos nas dificuldades na aquisição de pessoal para a aviação.

c) Depois, a instrução aeronáutica na França a que os pilotos portugueses se submeteram. Dedicamos-lhe algum espaço do nosso estudo, oferecemos uma visão mais

pormenorizada, a fim de compreender o valor da instrução e o seu alcance comparativamente com a instrução ministrada em Vila Nova da Rainha. Não dispensámos fazer uma breve incursão por diversos percalços ao longo da formação nas escolas francesas, em que tantas vezes o chefe do Serviço de Aviação teve de intervir.

d) Por falta de aviões, nem a esquadrilha inicial nem um grupo de esquadrilhas mais tarde criados estiveram alguma vez operacionais. Propusemo-nos fornecer informação que possibilitasse compreender que, apesar da sua inviabilização e do seu esvaziamento por parte do novo poder sidonista, foi acordada com o Exército francês a integração dos aviadores e mecânicos nas esquadrilhas gaulesas em ação. No contexto das exigências para a sua entrada, dedica-se algum espaço à passagem de treze pilotos pelo Groupe des Divisions d'Entraînement.

Finalmente, impõem-se algumas considerações relativamente à mudança política ocorrida em dezembro de 1917 com o golpe de Sidónio Pais. Logo em janeiro de 1918, foi por ele decidido extinguir o Serviço de Aviação. Iremos perceber o motivo pelo qual a ordem de regresso dos pilotos se prolongou no tempo. Os oficiais não só continuaram a frequentar as escolas de formação francesas, como permaneceram nos seus postos de combate.

*

O convite formulado para frequentar o Mestrado de História Militar na Faculdade de Letras, ao abrigo do protocolo de cooperação entre a Academia da Força Aérea e a Universidade de Lisboa, e o facto de pertencer a um ramo militar das Forças Armadas que, com os demais, evoca o centenário da Grande Guerra, foram dois fatores fundamentais para abraçar este desafio. Manifestámos desde logo interesse em estudar algo relacionado com o CEP. Depois de alguma pesquisa e conversa com quem conhece o tema de forma aprofundada e nos estimulou a pesquisar, entendemos estudar a questão da aviação militar portuguesa nesse conflito.

Hesitámos por momentos, ao verificar que não houve qualquer participação da aviação do país, embora Portugal tivesse enviado para a guerra aviadores que serviram na Aeronáutica francesa. No caso dos combates na África, só foi enviado um aeroplano para Moçambique, que logo sofreu um acidente nos primeiros voos de ensaio, pelo que não chegou a ter qualquer utilidade operacional. Concluímos que o máximo que poderíamos relatar e pesquisar, sobre uma vaga participação da aviação militar, se ligava ao

oferecimento individual de alguns oficiais brevetados que, na ausência da constituição de uma esquadrilha nacional, serviram nas francesas, ao serviço das quais morreu o único piloto português: Óscar Monteiro Torres. Contudo, apercebemo-nos que ainda havia muito para ser explorado e aprofundado.

Na nossa perspectiva, este estudo pode trazer novidades e elucidar vários aspectos da participação de Portugal e dos seus pilotos-aviadores. Até agora, nenhum trabalho por nós conhecido se centra no que foi e pretendeu ser o Serviço de Aviação do CEP. Os estudiosos desta temática escreveram pequenos artigos sobre aviação militar portuguesa e a participação de pilotos ao serviço das esquadrilhas aliadas na Grande Guerra, mas julgamos tê-lo agora abordado com mais pormenor.

Quanto às fontes e à bibliografia, é de destacar a escassa informação disponível.

Compulsando a bibliografia existente, encontramos uma comunicação de Luís Fraga¹ pretendendo explicar o porquê de determinados «silêncios historiográficos» e a ausência de um estudo sobre a história da aviação militar em Portugal. Embora datando dos anos 90, curiosamente não houve grande produção de estudos desde então que se dedicassem a estudar o tema da aviação militar. Grande parte das obras consultadas forneceu-nos informação genérica, não obstante ser importante para contextualizar e enquadrar a participação da aviação na Primeira Guerra Mundial. De resto, são escassos os estudos que focam exclusivamente este tema. Continua a haver uma única História da Força Aérea Portuguesa, datada dos anos 80 e escrita por Edgar Cardoso². Embora nos forneça informação detalhada desde os primórdios da aviação portuguesa, carecemos de nova obra com novas abordagens e factos novos. Socorremo-nos de artigos publicados em revistas especializadas e em diversos jornais e revistas da época estudada. Consultámos outras obras genéricas na busca de indicações que nos pudessem auxiliar. Consultámos os estudos de Carlos Serejo³ e de Canongia Lopes⁴.

Ao trabalhar a bibliografia, não quisemos deixar de lado as obras escritas mais perto do espaço temporal a que este trabalho diz respeito. Referimo-nos especialmente às de Albino Lapa⁵ e Joaquim Diniz Ferreira⁶. Embora abordem o Serviço de Aeronáutica,

¹ Alves Fraga, *História das Aviações Militares: Um Longo Caminho a Percorrer*, sep. *Actas do II Colóquio «Panorama e Perspectivas Atuais da História Militar em Portugal»*, 1991.

² Edgar Pereira da Costa Cardoso, *História da Força Aérea Portuguesa*, vol. 1, Lisboa, Cromocolor, s/d.

³ Carlos Serejo, *Granja do Marquês. Berço da Aeronáutica Militar Portuguesa*, Lisboa, Força Aérea Portuguesa, 2009; *id.*, *Subsídios para a História da Força Aérea Portuguesa*, Alfragide, Força Aérea Portuguesa, 2012.

⁴ Mário Canongia Lopes, *Os Aviões da Cruz de Cristo. 75 Anos da Aviação Militar em Portugal*, 2.^a ed. Lisboa, Dinalivro, 2001.

⁵ Albino Lapa, *Aviação Portuguesa*, Lisboa, Libânio da Silva, 1928.

fizemos delas uma leitura crítica. Entendemos que não poderíamos usar aleatoriamente determinada bibliografia, tendo em conta o contexto político em que tais obras foram escritas. Por vezes representam distorções ou formas diversas de olhar o mesmo fenómeno.

No que diz respeito a fontes, estivemos no Arquivo Histórico Militar. Na 1.^a Divisão encontramos algumas pastas de documentos do CEP contendo informação sobre a esquadrilha inicial, bem como documentação sobre o pessoal que a ela estava destinado e que foi frequentar cursos de pilotagem em esquadrilhas francesas.

Os documentos disponíveis no Arquivo Histórico da Força Aérea ainda não estão devidamente arquivados e inventariados, o que limitou a investigação.

A documentação disponível também é uma condicionante de conclusões definitivas. O próprio relatório de Norberto de Guimarães, que constituiu uma pedra basilar na feitura do terceiro capítulo, é uma narrativa da orientação que este seguiu no desempenho do cargo. Foi escrito depois do golpe de Sidónio Pais, altura em que se anunciava o fim da colaboração dos pilotos portugueses no teatro de guerra europeu. A sua preocupação foi certamente dar relevo ao seu papel e à sua missão. Logo, há que ter reservas relativamente ao que escreveu e ao que entendeu ficar para a posteridade.

Os arquivos estrangeiros, em particular os franceses, poderão conter elementos de valia acerca da instrução e posterior participação dos pilotos portugueses. Tentámos em vão que nos fosse facultada informação por parte do *Service Historique de la Défense* relativamente à formação ministrada aos pilotos nas escolas francesas.

Esperamos que este trabalho constitua um ponto de partida para pesquisas futuras. Que novas fontes e novas perspectivas se evidenciem no horizonte dos historiadores.

⁶ Joaquim Guilherme Dinis Ferreira, *Asas de Portugal. Missões de Guerra*, Lisboa, edição do autor, 1962.

CAPÍTULO I

O POSICIONAMENTO DE PORTUGAL FACE À GRANDE GUERRA

1. Os motivos para a entrada na contenda

1.1. A questão colonial

No início da Primeira Guerra Mundial, a ameaça da perda das colónias era uma realidade para a República Portuguesa. Com efeito, esta herdava da Monarquia um velho problema: o risco de perda do património colonial para a Grã-Bretanha e a Alemanha. As pretensões coloniais e os projetos imperiais das grandes potências a partir de finais do século XIX fizeram com que as colónias portuguesas desempenhassem um papel importante na rivalidade anglo-germânica, na medida em que poderiam servir como moeda de troca na resolução do conflito existente.

Durante a Monarquia, Portugal foi humilhado por parte do Reino Unido. Pelo ultimato de 1890 exigiu a retirada das forças militares lusas presentes nos territórios entre Angola e Moçambique, assinaladas no famoso «mapa cor-de-rosa». Ora, em 1898, começaram negociações secretas entre a Alemanha e a Grã-Bretanha para a partilha das colónias lusas. Estas eram de tal forma disputadas e cobiçadas que, em 1904, «a Alemanha encarou a hipótese de ocupar, ela só, a totalidade das colónias portuguesas»¹.

A legitimidade com que a Grã-Bretanha decidia dos destinos do património ultramarino português ligava-se a duas questões essenciais. Por um lado, Portugal estava assaz dependente económica e politicamente do Reino Unido. Sendo um país periférico numa difícil situação financeira, sem grandes recursos, viu-se por vezes obrigado a utilizar o ultramar como garantia dos créditos que contraía junto das grandes potências. No final do século XIX fez um pedido de empréstimo ao Governo inglês com a garantia dos

¹ A. H. de Oliveira Marques, *História de Portugal*, 4.ª ed., vol. II, *Das revoluções liberais aos nossos dias*, Lisboa, Palas, 1977, p. 111.

rendimentos das alfândegas coloniais. Quando a Alemanha e a França dele tomaram conhecimento, pressionaram a Grã-Bretanha no sentido da partilha. Por outro lado, as grandes potências, e em particular a Grã-Bretanha, alegavam que Portugal não tinha condições para manter e desenvolver as suas colónias da África, legitimando assim a intervenção nesses territórios.

Entre 1912 e 1914, já em pleno regime republicano, o fantasma da perda das colónias surgiu novamente. Os interesses económicos e estratégicos das grandes potências e a rivalidade anglo-germânica motivaram a cobiça em relação àqueles territórios, pondo-os no cerne da questão, pois parecia crucial um entendimento entre os dois países em torno da partilha.

A segurança do Império Português na África constituiu para os republicanos uma preocupação, na medida em que não estava de todo garantida. Os governantes lusos perceberam claramente que as colónias constituiriam para os britânicos um importante trunfo na relação de rivalidade com a Alemanha, em especial à mesa das negociações após um provável conflito. Não fosse já suficiente o perigo iminente de perda das colónias por aquela via, Portugal foi alvo, no início do conflito, em 1914, de ataques militares alemães no sul de Angola e no norte de Moçambique². Os confrontos militares não constituíram razão suficiente para a guerra ser declarada entre Portugal e a Alemanha. Note-se que havia guerra na África com mortos e feridos, mas os governos mantinham a paz. Esta situação vai ao encontro da tese defendida por vários autores, segundo a qual a defesa do império colonial não era um motivo exclusivo da beligerância nacional³. Poder-se-á pôr a questão: não constituindo a defesa das colónias justificação para a guerra na Europa nem a beligerância ativa, por que razão desde o primeiro momento em que o conflito foi desencadeado a defesa das colónias se tornou um imperativo nacional?

² Portugal combateu, entre 1914 e 1916, no teatro de guerra africano. Foram mobilizados dois destacamentos mistos (tropas de infantaria, cavalaria e artilharia), com cerca de 1500 combatentes cada um. Os destacamentos foram reforçados com mais 6700 homens. No total foram cerca de 34 600 combatentes das forças armadas metropolitanas, às quais se juntaram cerca de 19 500 soldados das forças indígenas. Cf. Vitorino Magalhães Godinho, *Vitorino Henriques Godinho (1878–1962). Pátria e República*, Lisboa, Assembleia da República, Dom Quixote, 2005, p. 123.

³ Luís Fraga defende a ideia de que a participação ativa e comprometida de Portugal na guerra «tinha de ser no teatro de operações europeu, e não só no africano, para garantir visibilidade internacional e uma clara separação da ideia de que a beligerância era uma forma exclusiva de defender o património português em África» (Luís Alves de Fraga, *Do intervencionismo ao sidonismo. Os dois segmentos da política de guerra na 1.ª República, 1916–1918*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 2010, p. 78.

Os portugueses entendiam a perda das colónias como a perda da própria independência nacional, encarando-as como uma extensão do Portugal continental. Neste sentido, a existência de um Estado independente exigia manter íntegro o império. Tal forma de pensar fazia parte do imaginário dos portugueses. Assim, não é de estranhar que os republicanos tenham incluído no seu programa o desenvolvimento do ultramar e defendido a ideia de que a sobrevivência nacional passava pela exploração das suas possessões na África. Não existiam dúvidas de que a ameaça às colónias era um facto, assim como era maior o risco relativamente à soberania futura de Portugal sobre aquelas paragens. O país tornar-se-ia beligerante num teatro de guerra europeu para evitar que as suas colónias servissem como mecanismo compensatório nas negociações de paz. O objetivo era essencialmente político. Portugal teria de conquistar um lugar no concerto das nações para que pudesse participar no processo de reordenamento do pós-guerra. Ora, o cenário africano era demasiado periférico, não tendo havido necessidade de declarar a beligerância, embora Portugal estivesse de facto em guerra no quadro colonial.

Segundo esta perspetiva, para Luís Fraga, a defesa, por parte da República, da afirmação de que a ameaça às colónias punha em risco a soberania futura de Portugal constituiu «a camuflagem sob a qual se acoitaram outras motivações para o rumo à beligerância»⁴.

Embora hajam outros motivos para a entrada de Portugal na guerra, não há dúvida que a defesa do património colonial ganhou dimensão e importância política sem precedentes. O risco de uma parte deste se perder para sempre era uma realidade muito difícil de aceitar, na medida em que o império colonial foi e seria o garante da sobrevivência e independência da nação. A ideia de união ibérica, que ao longo da história foi recorrente, constituindo sonho para uns, ameaça para outros, não interessava aos maiores Estados europeus. Era importante manter Portugal independente, porque não só constituiria uma porta aberta para a atividade comercial e para a utilização dos seus portos, como também o seu império poderia oferecer recursos importantes, especialmente a partir de finais do século XIX, quando as pretensões imperialistas e as rivalidades entre as grandes potências se fizeram sentir.

A defesa das colónias também ganhara importância por razões políticas. Os republicanos teriam de defender o património colonial melhor que no tempo da Monarquia.

⁴ *Id., ibid.*, p. 54.

Com esta atitude, não só evitariam as críticas e os ataques políticos por parte dos monárquicos, como reuniriam o consenso das elites.

Oliveira Marques⁵ introduz, ainda no âmbito da defesa do império, o problema do orgulho nacional e dos chamados direitos históricos em relação às colónias. Também, pois, os laços afetivos justificariam a defesa de um património que carregava em si uma carga simbólica muito forte. Note-se que os territórios africanos até meados do século XIX não foram alvo de uma política efetiva de ocupação, povoamento e exploração. A falta de força militar, mão de obra colonizadora e recursos económicos puseram sérias dificuldades, permitindo que ficassem à mercê dos interesses de outras potências. As colónias só suscitaram algum interesse quando se percebeu que poderiam desempenhar um papel económico significativo e quando o receio de uma colonização europeia impulsionou o Governo português a olhá-las com objetivos mais concretos. Não é por acaso que os republicanos incluíram no seu programa o desenvolvimento do ultramar.

1.2. O «perigo espanhol»

A outra hipótese que explica a entrada de Portugal no teatro de guerra europeu relaciona-se com o “perigo espanhol”.

Uma das maiores fragilidades de Portugal residia na Península Ibérica, face à vizinha Espanha.

Esta ameaça externa pode ser vista sob dois prismas. Por um lado, a Península dividia-se em dois regimes políticos opostos, criando instabilidade. Por outro, o desejo de união ibérica por parte de vários círculos da Espanha monárquica alimentou um velho problema. A Espanha de Afonso XIII era vista como um fator de instabilidade e de ameaça externa a Portugal, na medida em que personificava a monarquia, contrária à República lusa e favorável à união dos dois Estados. Ora, a República viu-se várias vezes ameaçada pelos monárquicos, excluídos da participação política. Se inicialmente se opunham à mudança de regime ocorrida em Portugal, mais tarde manifestaram-se contra a participação do país no conflito; tentaram a restauração da monarquia nas incursões de 1911 e 1912 e empreenderam várias ações conspirativas durante os anos do conflito.

⁵ A. H. de Oliveira Marques, *op. cit.*, pp. 127–128.

Os movimentos conspiratórios partiram da Espanha, com o apoio dos alemães, com o consentimento da Coroa espanhola e com o conhecimento da Grã-Bretanha⁶. Os núcleos desses movimentos localizavam-se na Galiza e em Madrid. Constituíam-nos antigos oficiais do Exército exilados e agentes alemães.

A propósito da colaboração entre monárquicos e alemães, Luís Fraga chama a atenção para a questão dos alemães com residência na Espanha que se associaram aos monárquicos e que se tornaram um verdadeiro perigo para Portugal, ao desenvolverem direta ou indiretamente ações de espionagem e sabotagem em território luso. Esta aliança traria vantagens não só para a Espanha mas também à própria Alemanha. Os espanhóis poderiam restaurar a monarquia em Portugal ou proceder à anexação. Para os alemães, a união ibérica beneficiaria em muito a Alemanha, que teria uma saída para o Atlântico, ideal para a guerra submarina, uma arma poderosa no combate aos Aliados.

Diz Luís Fraga que os monárquicos não só constituíram «um extraordinário desgaste tanto das estruturas políticas, administrativas e militares da República», como «terá sido altamente condicionante da entrada de Portugal no conflito»⁷.

A monarquia britânica surgia como o único apoio da jovem República no combate à ação dos monárquicos portugueses e de Afonso XIII. Porém, a busca de apoios por parte do rei espanhol para intervir em Portugal e a aproximação dos monárquicos exilados ao Governo britânico deixaram o Governo luso numa situação delicada, pois corria-se o risco de ver restaurada a monarquia caso a Grã-Bretanha apoiasse a causa⁸. A situação dependia da posição que este adotasse. Portugal percebeu que a posição da Grã-Bretanha não era totalmente clara. Foi precisamente este facto que gerou «nos meios governamentais portugueses a necessidade de encontrar equilíbrio peninsular que contrabalançasse a diferença de regimes e a conseqüente instabilidade que tal facto provocava»⁹. Tentou-se encontrar esse equilíbrio envolvendo a Grã-Bretanha nos laços da aliança e tornando-se uma nação beligerante no teatro de guerra europeu. O fim era um

⁶ Luís M. Alves de Fraga, *O fim da ambiguidade. A estratégia nacional portuguesa de 1914 a 1916*, 2.^a ed, Lisboa, Edidual, 2012, p.102.

⁷ Luís Alves de Fraga, *op. cit.*, p. 215 - 216.

⁸ O deposto rei de Portugal, D. Manuel II, exilou-se em Londres com o fim de encontrar apoios à restauração da monarquia portuguesa. O motivo não era apenas por a Grã-Bretanha ser uma monarquia e se identificar com os regimes monárquicos, mas também porque se sabia que se podia contar com o apoio político de uma ala dos liberais britânicos. O próprio ministro da Marinha, Winston Churchill, defendeu que «a entrega de Portugal à Espanha não representava prejuízo estratégico para a Inglaterra», porque entendia que a Espanha «era estratégica e militarmente mais importante para a Grã-Bretanha do que Portugal e as suas possessões» (*id.*, *O fim da ambiguidade*, p. 64).

⁹ *Id.*, *ibid.*, p. 342.

Portugal beligerante ao lado da sua velha aliada e de uma Espanha neutral. Ora, o apoio da Grã-Bretanha era fundamental à entrada de Portugal na guerra, porque traria a vantagem de «individualizar o Estado português na Península Ibérica»¹⁰. Pôr Portugal na situação de beligerante, na opinião de Luís Fraga, trazer-lhe-ia mais-valias. Por um lado, Espanha ficaria bloqueada através da beligerância de Portugal; por outro, permitiria a manutenção do regime republicano. A beligerância seria uma estratégia, pois protegia a República de ações conduzidas do exterior, contrárias à sobrevivência e à independência nacionais.

O apoio do Governo espanhol ao movimento monárquico português causou grande receio, porquanto uma possível união dos dois Estados representaria a perda da independência e da soberania portuguesas.

O pesadelo histórico de Portugal foi o perigo sempre presente de poder ser absorvido politicamente pela Espanha. Daí ser fundamental a aproximação à Inglaterra. Primeiro, porque se sabia que havia interesse por parte da Grã-Bretanha num Portugal independente; segundo porque, sendo aquela a maior potência, sobretudo no domínio dos mares, poderia, no âmbito da aliança, garantir alguma segurança.

1.3. A dependência perante a Grã-Bretanha

A dependência económica e política de Portugal em relação à Grã-Bretanha explica, em grande medida, o facto de Portugal ter enviado forças militares para os campos de batalha europeus. Foi precisamente a vontade em terminar com esta dependência, que se manifestava a vários níveis, que o Governo de Afonso Costa definiu uma estratégia nacional na qual ficou claramente definido que a beligerância constituía o caminho mais consentâneo com os objetivos nacionais. Contudo, o envolvimento de Portugal no conflito europeu teria de ser ao lado da Grã-Bretanha e passar pela invocação da velha aliança.

Se, por um lado, o Governo português pretendia livrar-se da dependência, por outro, era o único apoio internacional capaz de garantir, de certo modo, a integridade e a soberania do Estado português. Note-se que a situação, por si só, era portadora de alguma ambiguidade. Se Portugal pautasse a sua ação através da aliança, estaria necessariamente subordinado à vontade e às decisões do Reino Unido.

¹⁰ *Apud* Luís M. Alves de Fraga, *op. cit.*, p. 344.

Com efeito, o país dispunha de uma fraca autonomia. Pode admitir-se que, quanto mais dependente se achava a política portuguesa em relação à britânica, mais as ameaças em relação à sua integridade se faziam sentir, precisamente porque a política externa nacional estava nas mãos da Grã-Bretanha, agindo esta em função dos seus próprios interesses¹¹.

A dependência não se manifestou apenas no plano político, mas, igualmente, no económico e financeiro. O Governo português, para enfrentar os seus problemas de tesouro, endividou-se junto da Grã-Bretanha e passou a depender dela para sobreviver, achando-se numa posição de total subserviência¹². A subalternidade da economia portuguesa traduzia-se no seu domínio pelo capital britânico, uma relação que mais se acentuava com as debilidades estruturais e conjunturais da economia lusa¹³.

Os britânicos investiram nas companhias comerciais, nos bancos, nos transportes, na agricultura duriense, nas minas; também controlavam a parca indústria existente. Os produtos nacionais eram escoados para Inglaterra através da marinha mercante britânica, com a contrapartida do pagamento de avultadas somas em fretes¹⁴.

Em tempo de guerra, esta dependência tornou-se ainda mais evidente, pois a falta de alimentos teve repercussões na ordem interna, traduzida em conflitos, greves e agitação social. A dependência para com a marinha mercante inglesa era de tal forma significativa que qualquer alteração ou redução na quantidade de produtos transportados teria repercussões no comércio, por sua vez com implicações na alimentação da população.

¹¹ *Id.*, *Ibid.*, p. 297.

¹² A subordinação económica de Portugal em relação à Grã-Bretanha foi uma herança da Monarquia que se prolongou durante e após a I República. Já no século XVIII os ingleses dominavam o comércio metropolitano e forneciam produtos manufaturados em troca de produtos agrícolas e matérias-primas. Na esfera mercantil, detinham um largo quinhão.

¹³ O Governo republicano tinha consciência da grave situação económica. Tal preocupação sintetiza-se nas palavras de Raul Brandão, que em 1911 traça o seguinte perfil económico do país: «Qual é a verdadeira situação do país? Toda a nossa vida é artificial: se há um ano mau, é preciso importar trigo (alguns milhares de contos). As colónias não nos mandam açúcar nem algodão que chegue (importamos quatro mil contos de açúcar e não sei quantos de algodão). As máquinas e o carvão vêm de fora e pagam-se a ouro que não temos e o Brasil pela emigração nos remete. Vendemos gente. A cortiça, de que somos os maiores produtores da Europa (40%) sai em bruto para a Alemanha, que a manipula e espalha pelo mundo. Podemos aguentar-nos?» (*apud* Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, p. 120).

¹⁴ A Alemanha também assumia uma posição cada vez mais importante na economia portuguesa no final do século XIX e em inícios do seguinte. Era o segundo fornecedor e o terceiro cliente de Portugal. Em 1908, foi mesmo assinado um tratado de comércio com a Alemanha. Cf. Luís Alves de Fraga, *Do intervencionismo ao sidonismo...*, p. 55.

Portugal viveu durante a guerra sempre na corda bamba, fruto de uma dependência que a asfixiava. Poderemos perguntar como Portugal tentou contornar a situação, porquanto libertar-se da dependência política e económica constituiu um fim a alcançar.

A beligerância, na visão do Governo republicano, poderia solucionar parte dos problemas económicos, ao proporcionar a exportação das suas produções para destinos diferentes. Permitia igualmente importar produtos de outras paragens, não apenas do Reino Unido, e quiçá em condições mais vantajosas¹⁵. Os portos receberiam navios aliados que trariam matérias-primas fundamentais ao desenvolvimento da indústria e à expansão da economia nacional. Tinha-se como certo que os Aliados abririam os seus mercados aos produtos portugueses, porque todos trabalhariam em conjunto para o esforço de guerra¹⁶.

António Telo considera que «a indústria e o comércio atravessaram um período próspero desde 1914, apesar das influências contraditórias da guerra»¹⁷. As indústrias têxtil e das conservas aumentaram as suas vendas para as Forças Armadas, desenvolveram-se indústrias que noutra contexto não teriam sucesso. O próprio comércio interno desenvolveu-se devido à subida dos preços, à escassez de bens alimentares e ao racionamento¹⁸. A procura dos vinhos portugueses também se fez sentir, fruto da redução da produção vinícola da França e da Itália.

Mas continuava a ser importante manter com a Grã-Bretanha a atividade comercial, porque Portugal não podia prescindir dessa relação. As relações comerciais entre ambos os países seriam, contudo, num plano mais equilibrado se entrassem em cena outros protagonistas¹⁹.

¹⁵ No ano em que Portugal passa a ser beligerante, as exportações conheceram um aumento muito significativo (*id.*, *ibid.*, pp. 75–76).

¹⁶ A indústria das conservas de peixe beneficiou no tempo da guerra de uma maior procura externa. Cf. *Id.*, *ibid.*, p. 77.

¹⁷ António José Telo, *Decadência e Queda da I República Portuguesa*, 1.º vol., Lisboa, A regra do jogo, 1980, p. 26.

¹⁸ *Id.*, *ibid.*, p. 27.

¹⁹ Foi em 1918 que se registou a maior tonelagem de navios dos Estados Unidos em portos nacionais e em que se expandiram mais as exportações em navios daquela proveniência, que se dirigiram para a França e o Reino Unido. Cf. *Id.*, *ibid.*

2. O papel dos Aliados

2.1. Divergências franco-britânicas

Se a entrada no teatro de guerra europeu foi um objetivo definido pelo Governo de Afonso Costa, e se foi construída e desenvolvida uma política interna e externa propícia ao esforço da entrada de Portugal na guerra, o Governo britânico era da opinião de que Portugal deveria concentrar os seus esforços militares nas colónias e na segurança da metrópole e das ilhas. A Grã-Bretanha pretendia que Portugal se mantivesse não beligerante e não neutral, como lhe fora solicitado no início das hostilidades na Europa. Portugal foi, nos primeiros anos do conflito, um país sempre colaborante, obediente e fiel ao velho aliado. Mantendo-se Portugal um país neutral, os pedidos britânicos não tardaram. Em 1914 foi solicitada autorização para as tropas britânicas atravessarem o território moçambicano; também foram pedidos reforços militares para a África Central Britânica, com tropas e material de guerra do exército colonial moçambicano, pois desconfiava-se da invasão por tropas alemãs²⁰.

Curiosamente, atendendo às palavras do ministro português em Paris, João Chagas, «o inimigo de Portugal nesta guerra é a Inglaterra»²¹. Esta desejava um Portugal dependente e fraco e tudo fez para evitar a sua entrada como protagonista autónomo.

Porém, a Grã-Bretanha seria forçada a apoiar a participação portuguesa, devido ao pedido francês de fornecimento de material. O pedido foi feito pelo Foreign Office britânico ao abrigo da aliança luso-britânica.

A França teve, na verdade, um papel muito importante. Sendo uma das poucas repúblicas da Europa, simpatizava com o novo regime. Mas, mais do que simpatizar ou entender que Portugal poderia contribuir militarmente, vários autores são da opinião de que a beligerância era útil a França porque dificultaria um entendimento entre a Grã-Bretanha e a Alemanha sem contar com a França. Para Luís Alves de Fraga, a Grã-Bretanha, embora

²⁰ A França também fez alguns pedidos ao Governo português, os quais foram satisfeitos com o envio de peças de artilharia, nomeadamente canhões, de espingardas e de munições. A situação em si era desvantajosa para Portugal, que se via privado de meios militares. Mais grave ainda seria o facto de o país ver «definitivamente comprometida qualquer veleidade de intervenção, logo, de ter direito a um lugar na futura conferência de paz» (Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, p. 135).

²¹ *Apud* Filipe Ribeiro de Meneses, «Intervencionistas e anti-intervencionistas», in *História da Primeira República Portuguesa*, coord. Fernando Rosas e Maria Fernanda Rollo, Lisboa, Tinta da China, 2009, p. 270.

fizesse parte da *Entente Cordiale*, juntamente com a França, «estava envolvida a defender interesses particulares e não interesses de conjunto»²². O Governo francês tinha a percepção clara de que era importante envolver Portugal de modo a libertar esta e as suas colónias das grilhetas britânicas. As colónias portuguesas poderiam ser importantes para a Grã-Bretanha no pós-guerra. A «surda e silenciosa rivalidade franco-britânica» justificava o comportamento francês²³. Embora a França soubesse que as tropas lusas eram muito limitadas, desejava usá-las pelos motivos já apontados, e porque também intervinham numa área mais calma libertando militares franceses mais treinados²⁴. Em boa verdade, o Governo francês conhecia perfeitamente a realidade militar de Portugal. Será de toda a conveniência recordar as palavras de Daeschner, o ministro francês em Lisboa, em relação ao Exército: «a total falta de preparação para uma guerra moderna e a completa falta de disciplina a todos os níveis e a oposição declarada de um corpo de oficiais onde dois terços são claramente hostis à guerra e dizem-se dispostos a favorecer qualquer movimento que impeça uma mobilização»²⁵. Certo é que houve momentos em que foi graças à França que o impasse criado pela Grã-Bretanha em relação a Portugal foi desfeito. O primeiro foi no ano de 1914, quando Portugal decidiu enviar uma divisão auxiliar, isto é, uma divisão de infantaria que iria acompanhar o material de peças de artilharia solicitado pelos franceses. Deve ter-se em conta que o pedido francês a Portugal de peças de artilharia (de 75 TR, a principal peça de campanha francesa vendida a Portugal no reinado de D. Carlos) foi a forma encontrada pela França de tornar Portugal beligerante. No entender do Governo francês, a Grã-Bretanha, perante o pedido do aliado, não iria recusar. Note-se que as peças só seguiriam para França acompanhadas pelos militares.

O segundo momento foi em 1917, quando Portugal estava interessado em enviar um corpo de exército para os campos de batalha franceses e os ingleses não se definiam²⁶. Em maio desse ano foi assinada uma convenção militar pelos ministros da Guerra de Portugal e França, cujo objetivo era acordar sobre a atividade do Corpo de Artilharia Pesada Independente que seria incorporado no Exército francês. Foi graças à pressão francesa que ficou decidido que o CAPI iria colaborar com o exército francês. Luís Fraga acredita que o Governo francês estava efetivamente interessado em aproveitar o contributo

²² Luís Alves de Fraga, *op. cit.*, p. 288.

²³ *Id.*, *ibid.*, p. 492.

²⁴ *Id.*, *ibid.*

²⁵ Apud António Telo, «Revolução e contra - revolução em 1915 — o primeiro ciclo da beligerância portuguesa», in *O assalto à Escola de Guerra, 1915–2015*, coord. António José Telo, Porto, Academia Militar–Fronteira do Caos, 2015, pp. 16–17.

²⁶ Luís Alves de Fraga, *op. cit.*, p. 491.

das tropas portuguesas, mesmo mal preparadas, bem como incorporar o CAPI no seu exército, mesmo sabendo que aquele não dispunha do material adequado²⁷.

Se não foi graças ao apoio que a França deu que Portugal entrou no conflito, para tal muito contribuiu o Governo francês, pois impossibilitou que a Grã-Bretanha levasse os seus propósitos avante. Dir-se-ia que foi o apoio da França e o difícil e insistente trabalho diplomático de Portugal que possibilitou a presença do corpo de exército em terras gaulesas. A formação da Divisão Auxiliar portuguesa, com uma unidade do exército, uma divisão de infantaria, com um máximo de 20 a 30 mil homens a enviar para a França, surge de um pedido francês de fornecimento de material de artilharia um mês logo após o início da guerra²⁸. Portugal, na pessoa do ministro da Guerra, Pereira de Eça, exigiu que o material fosse acompanhado de uma grande unidade do exército. Era fundamental que assim fosse, pois o envio de uma unidade do exército pressupunha a beligerância. A Grã-Bretanha não recusou o desejo de Portugal, a aliança luso-britânica foi invocada, e estabeleceu-se uma convenção militar de forma a coordenar a participação de Portugal na guerra com a Divisão Auxiliar²⁹.

2.2. O papel da diplomacia britânica

Foram várias as situações de ordem interna e externa que impossibilitaram o envio da Divisão Auxiliar. Quanto às razões de ordem interna, têm a ver com as diferentes posições quanto à participação de Portugal no conflito mundial. A verdade é que a partida das peças de artilharia se foi protelando por razões técnicas que derivavam de uma real impreparação do Exército para fazer face a situações concretas de mobilizações em massa³⁰. Entretanto, o teatro de guerra africano exigia meios humanos e materiais para

²⁷ Com a chegada de Sidónio Pais ao poder, o CAPI não chegou a integrar-se no Exército francês. Cf. Luís Alves de Fraga, *op. cit.*, p. 493.

²⁸ *Id.*, *O fim da ambiguidade...*, pp.150–151.

²⁹ A delegação portuguesa era composta de três oficiais do Serviço de Estado-Maior: os capitães Artur Ivens Ferraz, Eduardo Azambuja Martins e Fernando Freiria. Vejamos o que estava estipulado na convenção militar entre Portugal e a Grã-bretanha a propósito do envio da Divisão Auxiliar para a França: o Governo britânico ficaria responsável pelo transporte marítimo e terrestre da tropa portuguesa, os doentes e feridos também seriam da sua responsabilidade, e, terminadas as operações militares, o transporte das tropas também seria assegurado; era ainda responsável pelo abastecimento de víveres; exceto os vencimentos e pensões, que ficariam a cargo do Governo português. A Divisão Auxiliar ficaria subordinada tática e estrategicamente ao estado-maior britânico. Cf. Luís Alves de Fraga, *op. cit.*, p. 286.

³⁰ Luis M. Alves de Fraga, *O fim da ambiguidade...*, p. 157.

Angola, comprometendo assim o envio das tropas para a França, na medida em que o exército não tinha capacidade de resposta³¹.

Quanto às razões de ordem externa, a Grã-Bretanha fez novas exigências, de mais material para a constituição da Divisão Auxiliar. Pretendia mais metralhadoras e munições de artilharia, algo a que a indústria militar portuguesa não conseguia dar resposta. Solicitou ainda 20 000 espingardas Mauser Vergueiro e respetivos cartuchos³². Mas os pedidos britânicos não se esgotaram aqui. O que parecia esgotar-se era a artilharia portuguesa. Foi feito um pedido de cedência de 48 peças e duas baterias a cavalo de peças de Canet³³. Depreendemos que Portugal cedeu grande parte do material de guerra de que dispunha. Aliás, segundo o comentário do chefe português da missão militar, o capitão Ivens Ferraz, «estava-se perante a entrega de toda a artilharia portuguesa»³⁴. Na eventualidade de a Divisão Auxiliar seguir para França, teria que ser armada pelos ingleses.

Repare-se que, embora se tenha estabelecido uma convenção militar anglo-lusa na qual se acordavam as condições para o envio da Divisão Auxiliar para a França, foram vários os acontecimentos a dificultar a sua concretização. A Grã-Bretanha tudo fez de modo a que o material de guerra seguisse antes dos militares. Além dos pedidos de armamento e material de guerra a Portugal inviabilizando o envio de uma tropa nacional armada, houve desentendimentos entre o War Office e o Foreign Office. Se para o primeiro Portugal deveria mobilizar rapidamente a força militar, já para o segundo este não deveria tornar-se beligerante, uma vez que, ao enviar a Divisão Auxiliar, estaria a impor a beligerância³⁵.

No mês de novembro de 1914, uma boa parte das peças de artilharia seguiu para a França; somente as peças e não os homens, para gáudio dos ingleses, que sempre insistiram no envio primeiro das peças e só depois dos militares, na esperança de aqueles nunca seguirem para os campos de batalha. Entretanto preparavam-se os efetivos da Divisão Auxiliar. Mas, devido à queda do Governo democrático de Azevedo Coutinho, pró-beligerante, e a subida ao poder de Pimenta de Castro, manifestamente hostil à participação

³¹ Teria de ser enviado para Angola um reforço de homens e de material. Portanto, atendendo à escassez de material de guerra e à diminuição das reservas de armamento com a cedência aos Aliados, tornava-se muito difícil conseguir alimentar duas frentes de combate. As dificuldades prendiam-se ainda com as alterações que deveriam ser feitas com a modificação das viaturas para munições de artilharia e o fabrico de cartuchos para espingarda. Cf. Luís Alves de Fraga, *Do intervencionismo ao sidonismo...*, p. 290.

³² *Id., ibid.*, p. 287.

³³ *Id., ibid.*, p. 288.

³⁴ *Id., ibid.*, p. 289.

³⁵ *Id., ibid.*

na guerra europeia, os preparativos para a mobilização desta força militar foram interrompidos dando azo à sua desmobilização.

Portugal entendeu que já não poderia ser mais sacrificado em prol dos interesses da sua velha aliada. Esta, solicitando a Portugal que se abstivesse de proclamar a neutralidade, buscava a intervenção deste como país beligerante caso eventualmente fosse conveniente para o Reino Unido; apenas, pois, em último recurso.

Note-se que a Grã-Bretanha não tinha interesse algum na participação portuguesa na guerra ao lado dos Aliados³⁶. Já o Governo português sabia perfeitamente que era no teatro de operações europeu que se decidiria a guerra, e era aí que Portugal teria de lutar para estar, sob pena de não ter um lugar na conferência de paz, onde possivelmente seria discutido o futuro das suas colónias³⁷.

Prosseguindo a linha de análise do que até aqui dissemos quanto à estratégia do Governo de Afonso Costa, isto é, levar Portugal para os campos de batalha europeus³⁸, perante a resistência inglesa poder-se-á colocar a seguinte questão: qual a forma encontrada por Portugal para que a Grã-Bretanha o aceitasse como país beligerante ao lado dos Aliados, como veio a acontecer em janeiro de 1917?

Desde 1915 que a ação diplomática assentou num princípio fundamental: fazer com que a Grã-Bretanha reconhecesse o papel importante de Portugal desde o início do conflito: um país sempre colaborante com os Aliados, e em especial com a Grã-bretanha³⁹. Acima de tudo, evidenciar o apoio que Portugal ainda poderia proporcionar, sobretudo se a Grã-Bretanha aceitasse a sua beligerância. Neste sentido, aproveitou a necessidade urgente por parte da Grã-Bretanha de navios mercantes. Os navios alemães, ao ser apreendidos pelos portugueses, levariam a uma declaração de guerra por parte da Alemanha. Este seria

³⁶ Luís Fraga entende que a Grã-Bretanha não tinha qualquer interesse na beligerância de Portugal devido às suas vulnerabilidades económicas nacionais e ao seu carácter dependente. cf. Luís M. Alves de Fraga, *O fim da ambiguidade...*, p. 262.

³⁷ A França, logo no início do conflito, declarou que quem não estivesse do seu lado não teria lugar nas negociações finais. cf. Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, p. 122.

³⁸ A tese defendida por Afonso Costa de tornar Portugal beligerante ganha forma com a promulgação da Lei n.º 372, em 1 de setembro de 1915. A lei consignava a obrigação de elaborar dois orçamentos, um ordinário e outro de guerra. Cf. Luís M. Alves de Fraga, *op. cit.*, p. 250.

³⁹ Lisboa tentou pressionar Londres a reconhecer publicamente os serviços prestados por Portugal. Neste contexto, vejamos a título de exemplo o desabafo de Afonso Costa e de outros deputados aliados do Governo em dezembro de 1915: « esta situação é intolerável e não pode continuar, por parecer servil: è preciso sairmos só das boas palavras que o Sr. Ministro tem tido connosco. É necessário que a Inglaterra sinta que, se as nossas relações não são boas com a Alemanha, como antes, é só por termos tido a hombridade de definir os nossos deveres de aliados e praticado vários atos de beligerância, como fornecer armamentos (...) É forçá-la a dar testemunhos públicos de consideração para Portugal» (*apud id., ibid.*, p. 285).

o momento ideal para Londres convidar Lisboa, invocando a aliança, a juntar-se ao seu lado no conflito bélico.

A questão da utilização dos navios mercantes alemães pelos ingleses criou uma pequena crise diplomática entre Portugal e a Grã-Bretanha. Esta não estava minimamente interessada em apoiar a entrada de Portugal na guerra. A sua posição era bastante clara: Portugal deveria, como sempre, manter a sua posição, nem beligerante nem neutral. Entendia que a ruptura entre Portugal e a Alemanha era um assunto entre ambos⁴⁰. Note-se que para Portugal era fundamental que a beligerância estivesse presente nos termos da aliança. Aliás, sem o apoio britânico era impossível Portugal ir para a guerra, sob pena de se colocar numa situação desfavorecida perante os outros contendores, pois a ligação aos restantes beligerantes fazia-se por meio da Grã-bretanha⁴¹.

Neste contexto, a negociação quanto à utilização dos navios alemães foi demorada. Os fins de cada uma das partes eram assaz diversos, como já tivemos ocasião de perceber. Se, por um lado, a Grã-Bretanha pretendia que Portugal requisitasse os navios sem declaração de guerra e sem a invocação da aliança; por outro lado, Portugal pretendia precisamente o oposto. O que não desejava de maneira nenhuma era colocar-se na posição de intermediário na compra de material de guerra, pois desta forma seria manter a posição que sempre tivera com o seu aliado⁴².

Por fim, no dia 16 de fevereiro de 1916, Portugal foi autorizado nos termos da aliança a requisitar os navios alemães. Como consequência desta ação, o fim traçado pelo governo português foi alcançado: a declaração de guerra pela Alemanha, a 9 de março. A participação ativa de Portugal nas operações militares dos aliados foi pautada por uma série de dificuldades e contratempos impostos pela Grã-Bretanha, cujo objetivo era não permitir que Portugal se tornasse um país beligerante autónomo durante a contenda. O CEP, como já era conhecido em 1916, embarcou os seus primeiros contingentes em finais de janeiro de 1917⁴³.

⁴⁰ Na troca de correspondência entre os ministros dos Negócios Estrangeiros português e Inglês, este afirma que «se o Governo português declarar ele próprio a guerra à Alemanha, deve ser sob sua própria responsabilidade e não deve dizer que é obrigado a esse procedimento em consequência da aliança» (*apud id., ibid.*, p. 263–264).

⁴¹ *Id., ibid.*, p. 301.

⁴² O Governo português tinha uma posição muito clara em relação à forma como deveria tratar com a Grã-Bretanha a questão dos navios alemães. A posição sintetiza-se do seguinte modo: «(...) utilizar os navios não sendo por compra ou aluguer, sem estarmos em guerra, e empregá-los, não em nosso exclusivo benefício, mas entregando-os à Inglaterra, não é moral, e por isso nunca o faremos». *Apud ibid.*, p. 291.

⁴³ O CEP enviou para a França 39 585 militares, 1551 oficiais e 38 034 sargentos e praças.

Inicialmente, e apesar das desconfianças mútuas devido às dificuldades nas relações no início do conflito, tudo parecia correr bem na preparação da unidade militar portuguesa no apoio aos Aliados. Pouco antes de as tropas embarcarem tinha ficado acordado, na convenção militar assinada a 3 de janeiro de 1917 entre Portugal e a Grã-Bretanha, que os portugueses ficariam responsáveis pela preparação dos seus militares, assim como pela justiça e disciplina das suas tropas. Já na França, o chefe da missão militar britânica apresentou uma proposta favorável ao CEP tornando-o muito autónomo. Propunha uma estrutura que o transformava em corpo de exército de duas divisões com 55 000 homens, com um corpo de artilharia pesada e esquadrilhas aeronáuticas⁴⁴. Repare-se que o que estava aqui em causa era passar de uma divisão a um corpo de exército de duas divisões. Esta modificação implicava autonomia tática em relação às divisões, dispor de aviação e de artilharia pesada fornecida pelos ingleses e a possibilidade de usufruir de um serviço de informações e acesso direto aos órgãos de comunicação⁴⁵. Como se vê, tudo indicava que a cooperação militar de Portugal seria consistente numa escala significativa. O próprio chefe da missão militar britânica propunha que a «unidade portuguesa poderia ficar com uma estrutura exatamente igual à de um corpo de exército da British Expeditionary Force»⁴⁶. O quadro era o ideal: na verdade o que mais desejavam os governantes portugueses era uma força militar cooperante e aliada e não uma força subordinada ao Exército britânico. Acontece que, depois de aprovada a criação do CEP e depois de aceite, pelo Ministério da Guerra em Lisboa, a proposta do chefe da missão militar britânica, houve a partir de abril um claro recuo da Inglaterra relativamente ao que tinha ficado acordado. A correspondência trocada entre os vários responsáveis da política portuguesa e britânica permite-nos perceber as reais intenções da Grã-Bretanha.

Seguiam os militares sem os transportes e os meios materiais de que necessitavam como os carros para transporte de munições para as peças de artilharia, viaturas automóveis, carros para transporte de feridos, munições de artilharia e de infantaria, pistolas e instrumentos cirúrgicos. O objetivo do Governo português consistia em enviar para a França no ano de 1917, três divisões, equacionando-se a hipótese de enviar quatro. Estamos a falar de uma força de cerca de 100 000 homens. A convenção militar luso-britânica acordava a seguinte organização do CEP: um quartel-general; três brigadas de infantaria (18 batalhões); um grupo de dois esquadrões de cavalaria; quatro grupos de metralhadoras (64 metralhadoras); quatro grupos de três baterias de tiro tenso (12 Baterias); três grupos de duas baterias de tiro curvo (6 Baterias); quatro companhias de sapadores-mineiros; serviços de engenharia, artilharia, saúde, veterinária e administrativos e depósitos de segunda linha. Cf. Luís Alves de Fraga, *Do intervencionismo ao sidonismo...*, pp. 293–296.

⁴⁴ *Id.*, *ibid.*, p. 303.

⁴⁵ Cf. AA.VV., *Guerristas e antiguerristas. Portugal na Grande Guerra. Estudos e documentos*, apresentação de João Medina, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, cadernos Clio. Série História Contemporânea de Portugal», n.º 1, 1986, p. 48.

⁴⁶ Cf. Luís Alves de Fraga, *op. cit.*, p. 303.

O general Barnardiston, chefe da missão militar britânica em Lisboa, enviou uma carta ao ministro da Guerra português, Norton de Matos, na qual fazia referência à impossibilidade de o seu país transportar as tropas portuguesas necessárias a elevar o CEP a um corpo de exército. A explicação do Governo britânico resumia-se à escassez de navios e à necessidade de os utilizar para transportar alimentos para o Reino Unido como navios hospitais⁴⁷. Poder-se-á questionar por que razão o Governo britânico alimentou a ideia de que era possível enviar para a frente de combate um corpo de exército. Norton de Matos refere que desde fevereiro, com muita regularidade, se correspondia com o ministro da Guerra inglês, por intermédio do general Barnardiston, discutindo os pormenores da organização do CEP⁴⁸. E, não fosse já suficiente este grande entrave à concretização dos fins de Portugal, um mês mais tarde a política de não cedência do que fora prometido e acordado continuou, agora através do ministro de Guerra britânico, lorde Derby. Este, além de continuar a recusar o fornecimento de navios para transporte da 2.^a Divisão, opôs-se também ao fornecimento de artilharia pesada e de aviões⁴⁹.

Na opinião de Luís Fraga, a atitude de lorde Derby foi influenciada negativamente pelo general Barnardiston. Este mantinha boas relações com Douglas Haig, comandante-chefe das forças britânicas na França, quem por sua vez se relacionava muito bem com lorde Derby⁵⁰.

A nosso ver este era mais um sinal claro dos reais objetivos da Grã-Bretanha. Se no passado esta tentou travar o envio das tropas que fariam parte da Divisão Auxiliar quando da solicitação de material de artilharia por parte da França, agora mais do que nunca, e aproveitando as fragilidades e a dependência de Portugal, pôs entraves a auxiliar o aliado. Agora tocava-se num ponto fundamental ao desempenho do CEP em terras gaulesas: o transporte por mar. Portugal dependia dos transportes marítimos britânicos para a escolta e para fazer chegar as suas tropas; também dependia de alimentos e armamento britânicos para os seus soldados⁵¹.

Em março de 1917, a crise de oficiais no CEP era uma realidade, que se prolongou pelos meses de abril e maio, fruto das dificuldades relacionadas com os transportes

⁴⁷ *Portugal na Grande Guerra*, dir. Ferreira Martins, vol. 1, Lisboa, Ática, 1934, p. 144.

⁴⁸ *Id.*, *ibid.*, p. 142.

⁴⁹ *Id.*, *ibid.*, p. 304.

⁵⁰ *Id.*, *ibid.*

⁵¹ O transporte das tropas portuguesas para a França entre fevereiro e setembro de 1917 foi repartido entre 38 navios britânicos e 8 portugueses. Cf. Armando Malheiro da Silva, *Sidónio e o sidonismo. História de uma vida*, Vol.1, Coimbra, Imprensa da Universidade, 2006, p. 403.

marítimos. Os quadros orgânicos da 1.^a Divisão, a instrução e a disciplina estavam dependentes dos oficiais que não existiam em número suficiente. Era necessário um determinado número de oficiais responsáveis pelo enquadramento das tropas que iam chegando à França e para completar as reservas de oficiais de infantaria e artilharia de campanha⁵².

A troca de correspondência continuou na perspectiva de resolver os impasses criados pela Grã-Bretanha. Na carta enviada pelo ministro de Portugal em Londres, Teixeira Gomes, ao Foreign Office, em meados de junho, são explanadas as condições em que foi feito o acordo entre Portugal e a Grã-Bretanha e que não estavam a ser cumpridas, nomeadamente a questão dos transportes. A carta é ainda aproveitada para sugerir novas condições: pelo menos deveriam ser feitas duas viagens por mês para a França para transporte das tropas; o CEP elevado a corpo de exército seria aumentado com seis batalhões de infantaria e um corpo de artilharia pesada. Esta passaria a fazer parte do CEP, bem como o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. As esquadrilhas de aviação também são referidas, em particular a questão da instrução do pessoal em Inglaterra e o fornecimento de material aeronáutico. Esperava-se ainda que, assim que o CEP ocupasse o seu sector, fosse publicado um comunicado⁵³.

A resposta por parte do Foreign Office foi muito clara, principalmente em relação aos transportes, de facto um assunto muito delicado. O Governo britânico não se negava a transportar a segunda divisão de modo a completar o CEP, por meio de dois navios britânicos com o auxílio dos navios portugueses *Pedro Nunes* e *Gil Eanes*. Porém, na resposta enviada ao ministro de Portugal em Londres ficava claro que, assim que as duas divisões estivessem completas, apenas restaria um navio de serviço. Assim, seria difícil transportar reforços, feridos e revezar as tropas. A questão das duas viagens mensais era posta em causa quando o Foreign Office determinava que só seriam feitas duas viagens, como fora solicitado por Portugal, se as tropas estivessem a postos. Este afigurava-se um ponto muito sensível, pois a Grã-Bretanha sabia perfeitamente que Portugal dependia totalmente dos transportes britânicos e também conhecia muito bem as dificuldades portuguesas em preparar as tropas e tê-las prontas quando os ingleses as entendessem

⁵² O problema não era só com os transportes marítimos que tardavam em levar os militares para a França. Havia efetivamente problemas com o recrutamento e nomeadamente com a formação de militares. Numa carta do ministro da Guerra, Norton de Matos ao presidente do ministério, Afonso Costa, apelava ao envio dos oficiais que constituiriam os quadros, bem como à rápida promoção de todos aqueles que estavam a acabar o curso. Cf. *Portugal na Grande Guerra*, p. 150.

⁵³ *Id., ibid.*, p. 152.

transportar. Ora esta condição imposta a Portugal era efetivamente premeditada. As fragilidades de Portugal e do seu exército eram imensas, e logo se tornaram evidentes as muitas limitações técnicas e a falta de preparação militar para um novo tipo de guerra, a guerra de trincheiras. Provavelmente os ingleses sabiam que seria difícil Portugal conseguir preparar as tropas atempadamente. Além disso, o ambiente que se vivia nos quartéis e nas ruas era profundamente antibelicista. A guerra era de tal forma impopular que dificultava muito a organização das tropas.

Quanto à aviação, a resposta por parte do Governo britânico também é negativa, isto é, não é possível dar instrução ao pessoal no Royal Flying Corps nem fornecer material⁵⁴.

Repare-se que estes assuntos estão a ser discutidos em julho. Por esta altura já tinha sido enviada uma divisão e já havia algumas baixas motivadas por acidente e por doença no estágio⁵⁵. Depois de muitas demoras e dificuldades, as tropas para a constituição da 2.^a Divisão foram finalmente levadas para a França.

Com um corpo de exército a duas divisões, Portugal desejava marcar o seu lugar como nação livre e independente na luta contra as potências centrais juntamente com os Aliados. Porém, novos obstáculos eram colocados pelo ministro da Guerra inglês. Agora, a grande preocupação prendia-se com as condições climáticas, invernos muito rigorosos, a que os portugueses estariam sujeitos na França. Lorde Derby verbalizava as preocupações de Douglas Haig, comandante-chefe do exército britânico em França. Este propunha que Portugal passasse a ter apenas uma divisão na frente integrada num corpo de exército britânico. A outra divisão estaria em reserva para fornecer reforços. Ao comandante do CEP, o general Tamagnini Abreu e Silva, caberia o papel de inspetor das tropas portuguesas⁵⁶. O que verdadeiramente pretendia o ministro da Guerra inglês era a «uniformidade de comando que é tão essencial quando dois exércitos estão tão

⁵⁴ Eis o desabafo de um piloto português, Óscar Monteiro Torres (serviu na Aeronáutica francesa no teatro de guerra europeu) ao subchefe do estado-maior do CEP a 21 de junho de 1917, quando se encontrava em formação na Escola de aviação militar de Pau: «por este andar, virá a ser a aviação do CEP, pois — dizia ele — posso deixar por aqui a pele... esquecida em algum *looping* ou nalgum *renversement* sem aí voltar ao nosso *front*. Tenciono pedir para nós quatro irmos fazer um “estágio” no *front* francês, numa das esquadilhas de “caça” para não tornarmos a perder o treino e não nos darem o epíteto de emboscados». *Apud id., ibid.*, p. 146.

⁵⁵ Segundo Luís Fraga, o CEP perdeu em combate, no período do estágio, entre abril e outubro de 1917, 352 homens. Por acidente morreram 45, por doença, 63, e por inalação de gases, 9. No total perderam-se 469 militares. Cf. Luís Alves de Fraga, *op. cit.*, p. 311.

⁵⁶ *Portugal na Grande Guerra*, p. 155.

intimamente ligados em face do inimigo como os nossos»⁵⁷. A cooperação militar na zona britânica de operações com uma estrutura militar composta de duas divisões por que Portugal tanto lutou conhecia desta feita mais uma contrariedade que acabou por ser ultrapassada: o CEP acabou por ter a responsabilidade da defesa do sector português na frente britânica da Flandres sob o comando do general Tamagnini, que assumia as suas funções em novembro de 1917, subordinado ao comando do 1.º Exército britânico⁵⁸.

O CEP estava finalmente em França, porém incompleto, pois carecia de artilharia pesada e aviões que não foram cedidos pelos ingleses, e o transporte das tropas lusas seria desde então assegurado apenas por dois navios portugueses⁵⁹. A partir de outubro, a Grã-Bretanha retirou o transporte marítimo das tropas portuguesas para a França. Ora estas duas questões são essenciais porque vão pôr em causa os desígnios nacionais. Por um lado, a ausência de uma esquadrilha nacional de aviação não iria permitir a constituição do Serviço de Aviação do CEP, uma vez que, de acordo com o esquema traçado pelos britânicos, o CEP deveria possuir aviação. Por outro lado, sem transportes suficientes não seria possível revezar as tropas em combate, contribuindo para o sua debilitamento.

Para Luís Fraga, a retirada dos transportes marítimos foi intencional, pois sabia-se que Portugal não tinha condições de, pelos seus meios navais, repor as perdas de campanha⁶⁰. Além disso, a Grã-Bretanha, em novembro de 1917, fez com que o CEP assumisse um sector cujas duas brigadas de artilharia pesada, esquadrão de aviação e duas companhias de telegrafistas estariam sob as ordens dos portugueses⁶¹. Como se resolveria a questão das baixas e seriam feitos os reforços de pessoal?

Contudo, e parafraseando o general Ferreira Martins, vice-chefe do estado-maior do CEP, «o ministro da Guerra, Sr. Norton de Matos, e o Governo da República que o apoiou, resistiram energicamente à tentativa de lord Derby de dissociação e desnacionalização do CEP»⁶².

Com o panorama delineado percebe-se que o chefe da missão militar britânica em Lisboa, o general Barnardinston, estava perfeitamente inteirado do que se passava em Portugal. Note-se que esteve envolvido na política portuguesa desde o momento em que o Governo estava determinado a enviar tropas para a frente de operações europeia. Também

⁵⁷ *Id., ibid.*

⁵⁸ *Id., ibid.*, p. 158.

⁵⁹ Armando Malheiro da Silva, *op. cit.*, pp. 403–404.

⁶⁰ Luís Alves de Fraga, *op. cit.*, p. 394.

⁶¹ *Id., ibid.*, p. 508.

⁶² *Portugal na Grande Guerra*, p. 161.

evidenciou sempre uma postura pouco consentânea com os interesses dos portugueses. Fez parte de uma missão anglo-francesa, como chefe da missão britânica, com o objetivo de estudar com o Governo e o Estado-Maior português o emprego das tropas lusas na França⁶³. Mas Barnardiston resumia a intervenção do Exército português à África. Convidava Portugal a uma «ofensiva enérgica no norte de Moçambique», para a qual a Grã-Bretanha não podia ceder armamento, ressalvando ainda que os territórios a norte de Moçambique seriam administrados pelo Governo britânico⁶⁴. Só um mês depois se falou numa intervenção na frente europeia e surgiu pela primeira vez a referência a um corpo de exército de duas divisões. Segundo Ferreira Martins, notou-se sempre, nas várias reuniões em que se discutia o *modus operandi* das tropas lusas, «o retraimento» do general Barnardiston⁶⁵.

Luís Fraga vai mais longe ao afirmar que Barnardiston «havia trazido, em 1916, instruções muito claras quanto à sua missão em Lisboa»⁶⁶.

A partir de abril de 1917, quando houve um volte-face da política britânica em relação à prestação de Portugal no conflito europeu, a personalidade de Barnardiston esteve sempre envolvida. Esteve-o nas conversações sobre a alteração aos acordos entre Portugal e a Grã-Bretanha. Repare-se que foi sempre por intermédio deste general que surgiram as «más notícias» para Portugal. Era um homem muito conhecedor da realidade militar portuguesa, em especial dos seus problemas de organização, mobilização e recrutamento. Era igualmente conhecedor do ambiente antibelicista que se vivia na sociedade portuguesa.

O papel desempenhado por Barnardiston quando da tomada de poder por Sidónio Pais, em dezembro de 1917, e ao longo do ano seguinte, foi igualmente muito importante, merecendo particular atenção. A aproximação a Sidónio foi quase imediata. Os motivos podem ser vários. Havia provavelmente interesse em perceber qual a posição deste em relação ao seu aliado e aos compromissos assumidos com a Grã-Bretanha, visto que Sidónio era tido como grande simpatizante da Alemanha. Também já se sabia qual o seu entendimento relativamente à participação de Portugal na Grande Guerra. Já antes de se assumir como chefe do Governo, entendia que «Portugal perdia mais do que ganhava se

⁶³ *Id.*, *ibid.*, p. 109.

⁶⁴ Embora nos pareça estranho, a França, que nunca se opôs ao contributo de Portugal no conflito, também não foi explícita, porque apenas solicitou trabalhadores portugueses, perante a escassez de mão de obra. Cf. *Id.*, *ibid.*, p. 110.

⁶⁵ *Id.*, *ibid.*, pp. 110–111.

⁶⁶ Luís Alves de Fraga, *op. cit.*, p. 491.

fosse para a guerra»⁶⁷. Em relação ao Reino Unido, entendia que Portugal devia ser seu parceiro e não meramente subserviente⁶⁸.

Também sabemos que o golpe foi apoiado por todos aqueles que se opunham ao Governo de Afonso Costa e à sua política belicista. No passado Sidónio fora ministro em Berlim, sendo acusado de germanófilo. Ora a tomada de poder por este gerou desconfiança e inquietude entre britânicos e franceses. O sentimento de desconfiança perdurou algum tempo pelo facto de Sidónio, em janeiro de 1918, ter mandado regressar a Lisboa o chefe do estado-maior do CEP, o coronel Roberto Batista, e o comandante-geral da artilharia, general Abel Hipólito, favoráveis a um Portugal beligerante⁶⁹.

Com efeito, sabe-se que a meta de Barnardinston era não permitir a Portugal uma cooperação militar de maior escala na França. Luís Fraga pensa mesmo que Sidónio, ao ter aceitado «ceder perante as exigências britânicas para desfazer a impressão de germanofilia do golpe militar que conduzira ao derrube do governo legal e legítimo»⁷⁰. O certo é que as propostas apresentadas a Sidónio pelo chefe da missão militar britânica foram sendo aceites por aquele. O mês de janeiro de 1918 foi muito favorável a Barnardinston. Era do seu interesse afastar o mais possível o chefe de Governo do cenário de guerra europeu de modo a que a participação de Portugal fosse entendida como tendo sido meramente de apoio. Para isso, aproveitou o facto de a situação em Moçambique se ter agravado devido às investidas das tropas alemãs. Sidónio começou a ser pressionado no sentido de defender melhor aquele território. Tal passava por enviar tropas que ficariam sob um comando britânico⁷¹. Com o intuito de que o esforço de guerra passasse a concentrar-se em África, Barnardinston voltou à carga com uma proposta apresentada a Norton de Matos um ano antes. Pretendia-se reduzir o CEP a uma divisão, por sua vez adstrita a um corpo de exército britânico e sob seu comando. As restantes forças ficariam em reserva⁷². A 21 de janeiro estabelecia-se um novo acordo luso-britânico em que constava que Portugal

⁶⁷ Armando Malheiro da Silva, *op. cit.*, p. 377.

⁶⁸ *Id.*, *ibid.*

⁶⁹ Os franceses estavam de facto preocupados com a nova situação política em Portugal. Receavam a alteração dos acordos estabelecidos. Segundo o general Mordacq, «esta notícia lançou uma certa inquietação sobre os Aliados, porque a crise dos efetivos acentuava-se e os portugueses tinham prometido enviar para França pelo menos, duas divisões». Para Luís Fraga, o objetivo da França era «utilizar as tropas portuguesas num sector tranquilo de forma a libertar tropas mais treinadas». Só assim se entende a preocupação dos franceses, pois sabia-se que a tropa portuguesa estava mal treinada e preparada para a guerra europeia. Cf. Luís Alves de Fraga, *op. cit.*, p. 471.

⁷⁰ *Id.*, *ibid.*, pp. 481–482.

⁷¹ A ordem em Moçambique era para qualquer movimento de tropas e de material, incluindo o uso de embarcações indígenas, ser coordenado pelo general comandante das forças inglesas (*id.*, *ibid.*, p. 498).

⁷² *Portugal na Grande Guerra*, p. 155.

empregaria as suas forças na guerra europeia com uma divisão. Deste modo, a 2.^a Divisão passou a estar sob o comando tático do XI Corpo de Exército britânico⁷³. Tendo em conta o panorama até agora traçado, percebe-se que tudo, em última instância, passa pela intriga que se tecia entre o alto comando britânico na França, o chefe da delegação militar britânica em Lisboa, o War Office e a subserviência de Sidónio Pais. Estas forças externas e internas atuaram num contexto de oposição constante de forma a arredar as tropas nacionais da frente de batalha.

O *modus operandi* do general Barnardiston teve o apoio do governo britânico? Luís Fraga acredita que aquela atitude foi consentânea com o War Office, o quartel-general das forças armadas britânicas e provavelmente com a concordância de *Sir Douglas Haig*, o comandante-chefe do Exército britânico na França⁷⁴. Isto significa que muito provavelmente algumas das condições impostas a Portugal já depois de firmado o acordo luso-britânico não emanaram do Governo inglês mas sim do estado-maior britânico. Tendo em conta a opinião de Augusto de Vasconcelos, que fora ministro em Londres, o governo inglês e o estado-maior tinham opiniões distintas. Relativamente à participação de Portugal na guerra, afirmava: «O Governo inglês, por motivo de ordem moral e política, deseja a nossa colaboração na guerra, embora não nos force a fazê-la. O estado-maior, como essa colaboração não é muito valiosa, preferia dispensá-la»⁷⁵. Alguns elementos parecem comprová-lo.

Apesar das enormes dificuldades que foram impostas a Portugal, foi entregue um sector ao CEP no final de 1917. Em janeiro de 1918, sob as ordens de militares portugueses estavam duas brigadas de artilharia pesada, um esquadrão de aviação e duas companhias de telegrafistas⁷⁶. Repare-se que as conversações a propósito da participação de Portugal na guerra estavam a andar bem até aparecer a figura do general Barnardiston. Tudo indicava que o governo britânico dava sinais de querer criar condições para que a participação lusa fosse efetiva, apesar das enormes dificuldades com que o país se deparou. Foi o chefe da missão militar britânica que falou em dotar a unidade portuguesa, chegada à França no início de 1917, com uma estrutura igual à de um corpo de exército da British Expeditionary Force. Isto implicava que Portugal teria um corpo de exército a duas

⁷³ O acordo só começou a vigorar dois meses depois, em abril de 1918. Cf. Luís Alves de Fraga, *op. cit.*, p. 395.

⁷⁴ *Id.*, *ibid.*, p. 304.

⁷⁵ *Apud ibid.*, p. 555.

⁷⁶ *Id.*, *ibid.*, p. 508.

divisões; teria igualmente um corpo de artilharia pesada com material britânico e esquadrilhas aeronáuticas⁷⁷.

Em dezembro de 1917, o golpe de Estado sidonista causou grande incómodo ao Governo inglês, mas agradou a Barnardinston. Se, por um lado, aquele estava preocupado em perceber qual a posição de Sidónio face a Londres e aos seus compromissos com os Aliados, por outro, o chefe da missão militar britânica em Lisboa estava apostado em aproximar-se de Sidónio, pois apercebera-se que este poderia alimentar os seus desejos de minimizar a cooperação das forças portuguesas na frente ocidental. Não foi por acaso que Barnardinston foi felicitar Sidónio quando este subiu ao poder⁷⁸.

O novo chefe do Governo estava muito preocupado com o que Londres pensava dos últimos acontecimentos ocorridos em Portugal. Segundo Augusto de Vasconcelos, Londres «nunca nos perdoaria termos deixado de cumprir até ao fim, o que é aqui considerado como um dever de honra»⁷⁹.

Os britânicos não foram unânimes quanto à cooperação das forças portuguesas na guerra europeia. Havia pelo menos duas posições. Se recuarmos até ao ano de 1914, apercebemo-nos que o War Office e o Foreign Office não partilhavam da mesma posição. Se para o primeiro era importante que Portugal preparasse as suas forças militares através da mobilização e da instrução, para o segundo deveria manter-se neutro enquanto não enviasse o armamento que os franceses haviam solicitado⁸⁰. Passados três anos inverteram-se as posições: o War Office não manifestava qualquer interesse em apoiar a estratégia portuguesa. Mais estranho foi o facto de não existir uma posição firme sobre o assunto. O War office chegou a concordar com a ideia de transformar o CEP num corpo de exército a duas divisões.

Também se sabe que a proposta apresentada por Barnardinston a Sidónio Pais da integração de uma divisão portuguesa no corpo de exército britânico em janeiro de 1918 foi feita à margem do Foreign Office. Foi algo arquitectado pelo general Barnardinston e pelo War Office.⁸¹

⁷⁷ *Id., ibid.*, p. 303.

⁷⁸ *Id., ibid.*, p. 520.

⁷⁹ *Apud ibid.*, p. 555.

⁸⁰ *Id., ibid.*, p. 289.

⁸¹ O ministro britânico em Lisboa queixou-se ao embaixador britânico que o seu governo não teve conhecimento da proposta, apresentada a Sidónio Pais, da integração de uma divisão portuguesa no corpo de exército britânico, por intermédio do Foreign Office. Com efeito, o Foreign Office foi ultrapassado por Barnardinston, pois este acordou diretamente com Sidónio. Cf. *Id., ibid.*, p. 497.

Assim se foi deteriorando o CEP na Flandres, com a falta de transportes marítimos que não permitiram o revezamento das tropas e devido à política de Sidónio Pais que nada fazia relativamente aos oficiais e sargentos que iam de licença a Portugal e já não regressavam⁸². A partir de março, Sidónio pareceu estar mais preocupado com a situação do CEP e tentou reverter um pouco a situação, insistindo no transporte das tropas de forma a revezar as que se achavam há muito tempo em combate. Porém, parecia que o destino das tropas portuguesas já estava traçado. Quando Sidónio tentava modificar a situação do CEP, Barnardinston voltava a intervir de modo a prejudicar o empenho luso. Aproveitou a eclosão de uma epidemia de tifo em Portugal para travar o embarque de reforços⁸³. Deve acrescentar-se que a situação das tropas portuguesas era muito complicada. Grande parte dos militares estava na França há quatro ou cinco meses consecutivos. Aqueles a quem foi dada licença de campanha já não regressaram⁸⁴. Perante este cenário, quando se deu a batalha do Lys, a 9 de abril, a 2.^a Divisão que estava na linha da frente tinha muito menos militares do que estava previsto⁸⁵.

⁸² O ambiente vivido na França pelos militares portugueses pode ser entendido através das palavras de Raul Brandão: «Havia soldados que se metiam num buraco com as armas, para não marcharem para as trincheiras. (...) Com toda a facilidade, os oficiais que vinham de licença e não queriam voltar ao *front* ficavam em Portugal... Organiza-se o bando, comandado por um alferes miliciano, conhecido pelo Mão Fatal, que chegou a fazer fogo sobre os oficiais». *Apud id., ibid.*, p. 474.

⁸³ Houve tentativas por parte do comando do CEP de contornar a questão da epidemia de Tifo criando um local de isolamento na França, mas fora rejeitado pelo comando militar inglês. Parece que Sidónio Pais foi convencido por Barnardinston, a 18 de abril, já depois da batalha do Lis, de que a forma mais útil, no momento, de participar na guerra era, em vez de enviar reforços, treinar os militares em Portugal no modo moderno de fazer a guerra. *Id., ibid.*, pp. 520–521.

⁸⁴ *Id., ibid.*, p. 504.

⁸⁵ A 2.^a Divisão tinha menos 413 oficiais. Faltavam 42% dos militares de infantaria. *Id., ibid.*, p. 503.

CAPÍTULO II

O CONTEXTO INTERNO

1. Forças pró e contra a beligerância

A implantação da República em 1910 não encontrou uma conjuntura internacional favorável ao novo regime político. Portugal era a terceira república numa Europa monárquica, juntamente com a França e a Suíça. Não houve, assim, grande receptividade ao novo regime. Havia por isso que trabalhar no sentido de ver a nova república reconhecida oficialmente, principalmente por parte da velha aliada¹.

Mas a necessidade do reconhecimento não se manifestou apenas a nível externo. A legitimação nacional do regime carecia do apoio de todos os portugueses. A sociedade parecia, para muitos republicanos, dividida entre monárquicos e um movimento operário e sindical à margem da participação política. Acrescia que o novo regime era muito instável, até porque os republicanos estavam muito divididos entre si. O próprio Partido Republicano Português (PRP) se fragmentou, logo em 1911–1912, em três entidades políticas: o Partido da União Republicana, ou simplesmente Partido Unionista, dirigido por Brito Camacho; o Partido Republicano Evolucionista, por António José de Almeida; e o PRP, mais conhecido por Partido Democrático, por Afonso Costa. Estes distinguiram-se por ser mais ou menos conservadores ou radicais, francófilos ou anglófilos, intervencionistas e não intervencionistas. Note-se que desde a proclamação da República até ao início da Primeira Guerra Mundial se formaram seis governos.

¹ O reconhecimento oficial da República portuguesa foi um processo longo, porque ocorrido em várias fases. Os primeiros países a reconhecerem-na oficialmente foram as repúblicas sul-americanas, o Brasil e a Argentina em 1910. No ano seguinte, fizeram-no os EUA e a França. Também neste ano a República portuguesa foi reconhecida pela Grã-Bretanha. Porém, foi muito demorado, porquanto foram feitas algumas exigências e por surgirem alguns contratemplos. A monarquia britânica exigiu a realização de eleições, o funcionamento de uma assembleia constituinte e a eleição do chefe de Estado. Mas o reconhecimento só foi efetivo quando se resolveram os problemas entre a República e a Igreja Anglicana em Portugal, em consequência da lei de separação da Igreja e do Estado. Cf. Nuno Severiano Teixeira, «Portugal e a Grande Guerra», in *Nova história militar de Portugal*, dir. Manuel Temudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coord. António Manuel Hespanha, vol. 4, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, pp. 15–16.

Como notou Luís Fraga, esta divisão política «diminuiu a coesão nacional e possibilitou que, quando a guerra eclodiu na Europa, os problemas do foro interno ganhassem aparente superioridade sobre os que viriam a ser ditados como consequência da conjuntura externa»².

Para podermos analisar a instabilidade política que se seguiu à divisão do PRP, façamos uma breve incursão pelos momentos principais desse período.

A guerra iniciou-se em agosto de 1914 e ainda nesse ano e no seguinte surgiram várias intencões e uma revolução. Os protagonistas foram os republicanos, opondo-se entre si, tendo como ponto de clivagem a intervenção de Portugal no conflito mundial. Em boa verdade, só uma parte se opôs à beligerância ativa. Todos os demais defendiam a beligerância, mas limitada às colónias, ou no teatro de guerra europeu e africano, como foi o caso do Partido Democrático. «Portugal, em 1914, vivia um período de muito grande instabilidade e de profundas ruturas. Não estando ainda definido, dentro do quadro republicano, o modelo social e económico a adotar, não estava também completamente assegurada a sobrevivência do novo regime»³.

A situação de Portugal já era especialmente frágil, e o advento da guerra mundial alterou profundamente a política externa portuguesa, que doravante se centrou num problema: o país dever-se-ia tornar ou não beligerante? Mas internamente, também tudo passou a girar em redor da guerra, e as correntes políticas anteriormente divididas entre si uniram-se contra a entrada no conflito. Diz António Telo que «pela primeira vez, monárquicos, católicos, republicanos moderados, sindicalistas e independentes unem-se num movimento amplo contra a beligerância forçada»⁴.

O ano de 1915 é palco não só da sucessão de vários governos, uns a favor e outros contra a beligerância de Portugal, como ainda de atos de sabotagem sobre estabelecimentos militares. Em janeiro subiu ao poder o governo Pimenta de Castro, cujo objetivo era anular qualquer pretensão de Portugal participar na guerra. Mas, pouco depois, os apoiantes da causa da beligerância portuguesa derrubaram o anterior governo através da revolução de 14

² Luís M. Alves de Fraga, *O fim da ambiguidade. A estratégia nacional portuguesa de 1914 a 1916*, 2.ª ed., Lisboa, Edial, 2012, p. 350.

³ *Id., ibid.*, p. 83.

⁴ António Telo, «Revolução e contra-revolução em 1915 — o primeiro ciclo da beligerância portuguesa», in *O assalto à Escola de Guerra, 1915–2015*, coord. António José Telo, Porto, Academia Militar–Fronteira do Caos, 2015, p. 50.

de maio. Ainda neste ano várias correntes do republicanismo, nomeadamente democráticos e evolucionistas, se uniram e formaram a União Sagrada. Deve mencionar-se a figura de Afonso Costa.

O mês de agosto marcava também o início dos atos de sabotagem e do clima de agitação social que se prolongou durante todo o ano de 1916 com um incêndio na fábrica da pólvora em Chelas. Já o início de 1916 foi marcado pela sabotagem ao depósito geral de fardamento de Lisboa.

Por esta altura estava em preparação a Divisão de Instrução, como núcleo de uma futura unidade militar a enviar para o teatro de guerra europeu. A sua preparação foi marcada por vários episódios conturbados. Em abril de 1916, duas companhias do Regimento de Infantaria n.º 21, na Covilhã, revoltaram-se e recusaram-se a embarcar. Também em Penafiel ocorreu um motim, entre as praças do Regimento de Infantaria n.º 23⁵. E, como não fosse já suficiente toda esta situação desestabilizadora no embarque dos militares rumo a Tancos para a formação da Divisão de Instrução, em dezembro, quando se preparava o embarque do Corpo Expedicionário Português (CEP) para a França, deu-se o golpe político-militar de Machado Santos e Sidónio. Embora o golpe tenha falhado, o embarque das tropas já não se concretizou nessa altura. Para Luís Fraga, estas situações podiam ser combinações entre alemães e monárquicos com o propósito de restaurar a monarquia; podiam também ter como fim retardar a chegada das tropas à França⁶.

O ambiente vivido no ano de 1916 aquando da preparação militar das tropas portuguesas que iriam cooperar na frente ocidental da Europa foi ainda pautado por movimentos populares de oposição ao governo e à política de guerra estabelecida. Os momentos de maior instabilidade verificaram-se precisamente durante os governos adeptos da beligerância lusa, ou seja, os da União Sagrada e o de Afonso Costa em particular. Depressa a escassez de alimentos e bens de primeira necessidade se fez sentir com o eclodir do conflito mundial. Portugal sentiu-as muito, pois era um país em quase tudo dependente do exterior. A instabilidade social, em especial nos anos de 1916 e 1917, foi provocada precisamente pelo aumento do custo de vida, pela escassez de certos alimentos e pela estagnação dos salários. O mal-estar instalou-se na população em geral e sobretudo no proletariado urbano. As suas formas de luta e de contestação

⁵ Luís Alves de Fraga, *Do intervencionismo ao sidonismo. Os dois segmentos da política de guerra na 1.ª República, 1916–1918*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 2010, pp. 263–264.

⁶ *Id.*, *ibid.*, p. 212.

foram as greves, os tumultos e os assaltos a lojas e armazéns. No ano de 1916 verificaram-se inúmeros episódios de instabilidade e violência⁷.

Nesta atmosfera de forte contestação, convém realçar o movimento sindical e a propaganda antibeligerante que se vivia na sociedade portuguesa. Ajudam a explicar porque surgiram tantos contratemplos na organização das tropas e porque embarcaram tarde para a frente ocidental.

O movimento sindical está por detrás das várias greves que se realizaram. Em março de 1916 deu-se a primeira greve dos operários da construção civil e muitas outras se seguiram, como as dos canteiros e polidores de mármore de Lisboa e Arruda dos Vinhos, dos trabalhadores rurais, a dos empregados ferroviários e dos empresários metalúrgicos. Deve, também, acrescentar-se que se encerraram oficinas, ocorreram assaltos a padarias por populares e atentados à bomba⁸.

Num ambiente de carestia da vida e de agitação social a generalidade do movimento sindical também veiculava uma forte propaganda antibeligerante. Façamos uma breve incursão por algumas das palavras de ordem dos sindicatos: «Neste momento em que está claramente definida a situação e a quebra da neutralidade lusitana é já um facto, é necessário mais do que nunca verberarmos as nossas afirmações antigueristas (...) não marcheis para a guerra, não respondais à ordem de mobilização...»; «vai terçar armas, aniquilar vidas mas não olvides que os teus inimigos mais ferozes, os teus inimigos únicos, não se encontram além-fronteiras mas que vivem no solo que te foi berço»; «abaixo a guerra, viva a humanidade livre»⁹.

O ano de 1917 ainda foi mais dramático e violento. Estamos no ano do envio das tropas e numa fase muito complicada da guerra. Deu-se o golpe militar de Sidónio Pais no final do ano, cuja ação política se mostrou pouco consentânea com os objetivos intervencionistas do governo anterior.

Os assaltos dos populares às padarias e mercearias continuaram, a carência alimentar era um problema muito grave. Em 1917 houve dezenas de mortos e centenas de feridos nos vários protestos populares ou nas manifestações convocadas pelos sindicatos. Era um ambiente de grande tensão, onde a população e a autoridade recorreram à bomba, à

⁷ A contestação popular, que se traduziu em assaltos e tumultos, teve início logo no ano de 1914 com o eclodir do conflito mundial. Em Lisboa chegou a haver um morto como resultado dos assaltos a estabelecimentos comerciais. Cf. *id., ibid.*, p. 241.

⁸ *Id., ibid.*, p. 240.

⁹ *Id., ibid.*, p. 239.

pedrada e ao tiro, com a paralisação de vários serviços. Em setembro, durante quinze dias, os funcionários dos correios, telégrafos e telefones estiveram em greve. Até os estudantes fizeram uma paralisação, verificando-se o encerramento dos liceus. Recorreu-se ao estado de sítio na capital e concelhos limítrofes, com a proibição de ajuntamentos, recolher obrigatório, paragem de veículos na via pública durante praticamente toda a segunda quinzena de julho¹⁰. A ordem pública foi muitas vezes mantida pelo próprio Exército.

2. Portugal a caminho da guerra

2.1. As reformas militares e as suas dificuldades

As reformas militares instituídas pela República incidiram no sistema de recrutamento, com a publicação em março de 1911 de uma nova lei, com o fim de passar a haver um exército miliciano. Este basear-se-ia no sistema de serviço militar universal e obrigatório, assente no sistema de oficiais milicianos. No âmbito do serviço militar obrigatório, havia os serviços normal e prolongado, isto é, existiam os recrutas com diferentes armas e serviços e o pessoal permanente. A existência destes últimos representava uma novidade, indo ao encontro da finalidade de «criar um processo de manutenção da *nação em armas*»¹¹. Note-se que a preocupação era precisamente, numa situação de guerra, mobilizar um número considerável de homens preparados para intervir no conflito.

Procurou reduzir-se o tempo de serviço militar obrigatório ao mínimo indispensável. A primeira instrução fazia-se aos 17 anos, a incorporação, aos 20. Permanecia-se 15 a 30 semanas nas fileiras. Depois de desmobilizado, o indivíduo não ficaria desligado da instituição militar, pois durante um período de sete a nove anos frequentaria uma escola de «repetição»¹².

Esta disposição levava à repetição da instrução militar recebida nas escolas de recrutas, com o intuito de manter e aperfeiçoar a preparação das tropas. A instrução

¹⁰ *Id., ibid.*, p. 253.

¹¹ *Id., ibid.*, p. 105.

¹² Cf. Nuno Severiano Teixeira, «Portugal e a Grande Guerra», in *Nova história militar de Portugal*, dir. Manuel Temudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coord. António Manuel Hespanha, vol. 4, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, p. 23.

realizava-se todos os anos e tinha a duração de duas semanas. Havia a obrigatoriedade de fazer sete escolas de repetição, proporcionando um grande conjunto de indivíduos treinados e prontos a ser mobilizados¹³.

Com efeito, a instrução militar ocupava um lugar de destaque no conjunto de reformas a ser posto em prática. Se, por um lado, ao preparar o cidadão em termos militares por um longo período, ocorreria uma mudança de mentalidade: este passava a identificar-se com a pátria e com o soldado, e vice-versa¹⁴.

Outras reformas militares foram aplicadas. No âmbito da distribuição geográfica, o Exército em Portugal continental foi reorganizado em oito divisões¹⁵. Não menos importante era a separação entre as funções de defesa nacional e de ordem pública. A criação da Guarda Nacional Republicana veio estabelecer precisamente essa distinção¹⁶.

O armamento e o equipamento em geral também foram alvo de reformas de monta. Assim, no sector da artilharia foi introduzido o aço no fabrico das armas, ao passo que se criaram a Escola de Metralhadoras Pesadas e o Parque Automóvel. E até o sector da aeronáutica militar começou a despertar interesse entre os governantes republicanos¹⁷.

Porém, as reformas não tiveram o efeito desejado, não passando muitas vezes de boas intenções. Com efeito, as mudanças de 1911 não abarcaram todo o âmbito nacional e não chegaram a ser completadas.

As áreas mais críticas foram a fuga ao serviço militar, a reduzida instrução de recrutas e o insucesso das escolas de repetição¹⁸. Além disso, o novo sistema de recrutamento e instrução do Exército só começou a funcionar em 1912 e foi interrompido com o advento da guerra mundial em 1914.

O serviço militar universal e obrigatório foi subvertido. As práticas da Monarquia mantinham-se. A remição a dinheiro do serviço militar obrigatório é um exemplo de como os cidadãos poderiam furtar-se às obrigações militares¹⁹. A taxa de refratários foi muito

¹³ Cf. Luís Alves de Fraga, *op. cit.*, p. 112.

¹⁴ *Id.*, *ibid.*, p. 117.

¹⁵ Eram as seguintes: Lisboa, Viseu, Coimbra, Porto, Évora, Vila Real, Tomar e Braga; à parte achavam-se os comandos dos Açores e Madeira. Cf. Nuno Severiano Teixeira, *op. cit.*, p. 23.

¹⁶ *Id.*, *ibid.*.

¹⁷ *Id.*, *ibid.*.

¹⁸ Cf. *História do exército português (1910–1945)*, coord. A. N. Ramires de Oliveira, vol. II, Lisboa, Estado-Maior do Exército, 1993, p. 140.

¹⁹ Este sistema vigorou entre 1911 e 1914. Cf. Nuno Severiano Teixeira, *op. cit.*, p. 23.

elevada: por exemplo, em 1915, dos 70 000 mancebos a inspecionar apenas se apresentaram 22 862²⁰.

Quanto ao armamento, a introdução do aço no fabrico de armas não teve expressão em Portugal. A falta de conhecimentos técnicos e de quadros especializados não permitiu senão a produção de armamento ligeiro.

A dependência em relação ao exterior era flagrante. Muito dificilmente o país conseguiria satisfazer as suas necessidades em matéria de guerra, já que as próprias potências beligerantes também tinham grandes carências de material.

A parca indústria militar circunscrevia-se apenas aos fardamentos, arreios e munições²¹. Praticamente não se verificava o uso de veículos com motor de explosão interna: as primeiras viaturas automóveis foram adquiridas só no ano de 1916; ainda prevalecia o uso da força animal.

Os governos republicanos tinham consciência das carências de material militar moderno e da necessidade de pessoal formado. Afonso Costa, em dezembro de 1913, desabafa: «é precisamente porque não temos material, não temos munições, não temos equipamento, não temos navios que Portugal se deve preparar para a guerra, montando uma defesa nacional eficaz»²².

No entanto, Portugal, apesar do panorama de dificuldades logísticas e de pessoal, ainda respondeu prontamente aos pedidos feitos pelos Aliados, fornecendo material de guerra, como canhões, espingardas e munições à França e à Inglaterra. Na opinião de Vitorino Magalhães Godinho, o pedido de material a Portugal não só foi um comportamento desprezível, como se revelaria nefasto para a instituição militar, que ficaria desfalcada na questão da defesa²³. Em agosto de 1914 cederam-se à Grã-Bretanha 12 milhões de cartuchos para armas ligeiras; para a África, cerca de seis milhões, com a hipótese de ser enviada mais quantidade.

Como não fossem já suficientes todos estes entraves à evolução da organização do Exército, a guerra surge em 1914 na Europa, Angola e Moçambique. Logo as reformas militares iniciadas em 1911 são interrompidas.

²⁰ *Id., ibid.*

²¹ *Id., ibid.*

²² *Apud* Vitorino Magalhães Godinho, *Vitorino Henriques Godinho (1878–1962). Pátria e República*, Lisboa, Assembleia da República–Dom Quixote, 2005, p. 104.

²³ *Id., ibid.*, p. 135.

O governo português começou por ter de guarnecer as colónias africanas devido à proximidade dos alemães. Deste modo, logo no início do conflito já tinham seguido para Angola 4328 militares²⁴. Um ano depois os homens foram substituídos. Por conseguinte, durante este tempo, o Exército com eles não pôde contar, o que se traduziu num grande desfalque para as forças militares.

A instabilidade política que o regime republicano viveu também foi muito prejudicial ao prosseguimento das reformas. A ditadura de Pimenta de Castro, de simpatias monárquicas (janeiro a maio de 1915), interrompeu os trabalhos de preparação da Divisão Auxiliar, que estaria na base da formação da Divisão de Instrução e, mais tarde, do CEP²⁵.

A Divisão Auxiliar, criada em novembro de 1914, era constituída por um núcleo de tropas tendo como missão levar material de guerra solicitado pelos Aliados para o teatro de operações²⁶. Na verdade, a sua criação deveu-se à vontade de entrar na guerra europeia, pois foi posição firme do Governo que o material solicitado pelos Aliados só seria fornecido se acompanhado por forças lusas²⁷.

Retomados os trabalhos de preparação, em meados de 1915 a Divisão Auxiliar passou a chamar-se Divisão de Instrução. O polígono de Tancos foi escolhido como campo de instrução para a preparação das tropas. Aí instalou-se uma escola preparatória e começou a intensificar-se a preparação das tropas, a partir do momento em que a Alemanha declarou guerra a Portugal²⁸.

De março a dezembro de 1916, às vésperas dos primeiros embarques para a França, a instrução das tropas acelerou-se bastante de forma a prepará-las o mais depressa possível. Contudo, o tempo escasseava, e todas as dificuldades sentidas ao longo da reforma do Exército faziam-se sentir no momento em que era necessário ter tropas preparadas para o embarque. Com efeito, os critérios de seleção das tropas baixaram o grau de exigência. O importante era aproveitar o máximo de homens que pudessem ser transformados a bom

²⁴ O esforço total para a África no período de agosto de 1914 a maio de 1916 traduziu-se no envio de 18 099 homens. Cf. *id.*, «Portugal. Mobilizações para a guerra», in *Portugal e a Grande Guerra, 1914–1918*, coord. Aniceto Afonso e Carlos de Matos Gomes, Vila do Conde, Berço da História, 2013, p. 264.

²⁵ Pimenta de Castro foi ao ponto de autorizar, num período de guerra na Europa e na África, que as praças passassem à situação de licença registada até ao final do ano para se prepararem para os exames dos liceus. O Exército ficava literalmente desfalcado das suas praças mais habilitadas. Cf. Luís Alves de Fraga, *Do intervencionismo ao sidonismo*, pp. 130–131.

²⁶ Para a Divisão Auxiliar previa-se a mobilização de 720 oficiais e 21 741 praças e sargentos. Cf. *História do Exército português (1910–1945)*, vol. IV, 1995, p. 115.

²⁷ Cf. Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, p. 118.

²⁸ Em Tancos foram executados exercícios de fogo real, fundamentais para a guerra. Mas surgiram dificuldades em adquirir munições, obter alvos, abastecimentos e transportes, bem como na substituição de unidades e verificação dos resultados dos tiros. Cf. *id.*, *ibid.*, p. 140.

ritmo em militares²⁹. Mas nem por isso a preparação intensiva se deixou de fazer. Não é por acaso que ficou conhecida, na época, como o «milagre de Tancos»³⁰.

2.2. O Exército perante a guerra

As diversas resistências também contribuíram para que as reformas não tivessem tido grande êxito. Os altos comandos e quadros superiores da instituição militar eram formados por oficiais que pouco simpatizavam com o novo regime³¹. Havia nas fileiras poucos partidários convictos da República e da Grã-Bretanha. De facto, a implantação da República fez-se com o comprometimento de alguns oficiais e muitos sargentos.

A oficialidade era, na sua maioria, contra a guerra. Logo, a preparação militar não foi planeada, e muitas ordens governamentais foram tardiamente cumpridas³².

Convirá, pois, compreender a natureza do Exército português quando a guerra eclodiu em 1914. No seu seio, havia um completo desconhecimento do que seria o teatro de guerra europeu. Portugal não tinha qualquer tradição de envolvimento militar além-fronteiras. Naturalmente, tinha-o em situações de manutenção da ordem pública e nalgumas ações de ocupação de territórios ultramarinos. Mas nem todos os militares estiveram empenhados em ações na África, e os que lá estiveram, apenas em combates de pequena dimensão, cujo o adversário era fraco e munido de meios de defesa arcaicos³³. Assim, o Exército estava relutante em envolver-se num conflito mundial.

Note-se que o Exército estava muito vocacionado para resolver problemas de ordem pública. A instabilidade da nova República, gerada pela falta de consenso político, a difícil relação entre poder político e militar e a instabilidade interna concorreram fortemente para a necessidade de intervenção do Exército no sentido de manter a ordem. Em janeiro de 1911, o Governo enviara militares para a Madeira devido à ocorrência de distúrbios. Quando das incursões monárquicas de 1911 e 1912, em Trás-os-Montes, fora

²⁹ O apuramento para o Exército passou a ser menos rigoroso, afetando uma das armas, a infantaria, importante no teatro de guerra europeu. Os requerimentos de voluntariado eram aceites fora do prazo estipulado; aproveitaram-se mancebos incapazes para o serviço militar. Cf. *id.*, p. 143–144.

³⁰ *História do exército português (1910–1945)*, vol. III, 1994, p. 39.

³¹ O chefe do Estado-Maior em 1912 era o general ocupando o mesmo cargo na Monarquia.

³² Cf. Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, p. 118.

³³ Luís Alves de Fraga, *Do intervencionismo ao sidonismo*, p. 259.

novamente chamado a intervir³⁴. Em 1917, ano socialmente conturbado, o Batalhão de Infantaria n.º 4 do CEP, juntamente com duas companhias, segundo o chefe de gabinete de Norton de Matos, deviam ter embarcado a 23 de janeiro de 1917 para a França. Mas tal não aconteceu, pela necessidade de reforçar os efetivos no combate à desordem e à insurreição. Reinava uma grande instabilidade; havia, pois, que defender os interesses da República. De resto, com Sidónio Pais não foi muito diferente. Os oficiais da sua confiança faziam parte do corpo de tropas da guarnição de Lisboa, cuja função era precisamente combater os inimigos da política sidonista, sobretudo os democráticos³⁵.

A República desconfiava dos oficiais do Exército. Apenas cerca de 35% escreveu declarações de lealdade ao novo regime³⁶. Daí a infiltração de civis armados nos quartéis com o consentimento dos governos³⁷. Grande parte dos oficiais do exército não se identificava com o novo regime, mas era necessária à República e esta teria de os chamar a aderir. Assim foi feito quando do 5 de outubro de 1910, numa proclamação é dirigida aos oficiais do Exército e da Marinha³⁸.

A falta de oficiais foi uma realidade que se fez sentir com maior visibilidade quando em 1917 não havia oficiais suficientes para enquadrar os militares do CEP que chegavam à França.³⁹ A criação de oficiais milicianos foi um objetivo. Todavia, tendo havido necessidade de os formar o mais depressa possível, a sua preparação e formação ficaram muito aquém do que deveria ter sido⁴⁰.

Dois aspectos devem ser realçados. A missão que o Governo de Afonso Costa delineou para a cooperação das forças portuguesas na frente ocidental contou com alguns destes oficiais à frente do CEP. Isto refletiu-se nas dificuldades na constituição do corpo de exército, no comportamento dos oficiais e praças e na atitude perante a missão que o governo havia previsto para Portugal. O general Gomes da

³⁴ Luís Salgado de Matos, «República: um corpo com alma», in *Nova história militar de Portugal*, vol. 4, p. 133.

³⁵ Armando Malheiro da Silva, *Sidónio e o sidonismo. História de uma vida*, vol. 2, Coimbra, Imprensa da Universidade, 2006, p. 61.

³⁶ Luís Salgado de Matos, *op. cit.*, p. 130.

³⁷ A influência republicana no Exército era quase nula no que respeita aos oficiais. O 5 de outubro foi feito através de uma revolta de grupos civis armados e apoiados pela Carbonária que trouxeram unidades militares para a rua, onde se encontravam alguns oficiais que apoiavam a República. Cf. António José Telo, «Os começos do século», in *Nova história militar de Portugal*, vol. 4, p. 362.

³⁸ Luís Salgado de Matos, *op. cit.*, p. 130.

³⁹ A escassez de oficiais na França era de tal forma problemática que estava a pôr em causa a constituição dos quadros orgânicos da 1.ª Divisão do CEP e, conseqüentemente, a instrução e a disciplina dos militares que iam chegando. Cf. *Portugal na Grande Guerra*, dir. Ferreira Martins, vol. 1, Lisboa, Ática, 1934, p. 149.

⁴⁰ António José Telo, *op. cit.*, p. 373.

Costa escreveu em 1920 que «a organização do corpo [de exército] foi difícilíssima, não só pela carência de material de toda a espécie, como ainda, e principalmente, pela má vontade da grande maioria dos oficiais e praças em intervir numa guerra cujas causas ignoravam»⁴¹. Vários acontecimentos comprovam como era no Exército, e em especial no corpo de oficiais, que se concentrava o cerne do antiguerrismo: «O Exército efetivo era uma manta de retalhos, com um corpo de oficiais profissional que não apoiava o regime nem entendia a necessidade da beligerância, enquanto os soldados e sargentos estavam minados pela indisciplina e pela politização dos quartéis»⁴². António Telo vai mais longe ao afirmar: «As Forças Armadas estão partidárias a todos os níveis, estão amplamente divididas, os sargentos vigiam e denunciam os oficiais, os oficiais do quadro permanente estão ameaçados de extinção e desconfiam de tudo o que venha do poder político, não têm apoio externo, não têm programas de modernização efetivos, vivem com falta de tudo numa extrema indisciplina e infiltradas por grupos de civis armados»⁴³.

A atitude contrária dos oficiais relativamente à beligerância evidenciou-se quando da preparação da Divisão de Instrução em 1916. Os casos de mau comportamento e indisciplina dos soldados foram notórios, perante a passividade dos oficiais⁴⁴. Houve casos de recusa de embarque de tropas para Tancos. Em Penafiel, as praças do Regimento de Infantaria n.º 32 recusaram-se a embarcar. Os oficiais foram incapazes de manter a ordem, o que é revelador da indisciplina que grassava nas Forças Armadas, tendo sido necessária a intervenção da GNR para acalmar não só os ânimos dos militares como da população que com aqueles se solidarizou⁴⁵. Prosseguindo na linha de análise do que dissemos, as mobilizações para a guerra despoletaram outros comportamentos antibeligerantes. Ocorreram várias deserções no país, não só de praças, como de oficiais milicianos e do quadro permanente. Entre 1914 e 1917 deram-se 1879 deserções no norte do país, 826 no Sul e 202 nas ilhas⁴⁶. Não fosse já suficiente, em pleno teatro de guerra sargentos e oficiais regressaram a Portugal depois de considerados incapazes para o serviço⁴⁷. Ocorreram ainda casos de revolta e recusa das tropas portuguesas já em pleno cenário de guerra na Flandres.

⁴¹ Luís Alves de Fraga, *op. cit.*, p. 260.

⁴² António José Telo, *op. cit.*, p. 371.

⁴³ *Id.*, «Revolução e contra-revolução em 1915 — o primeiro ciclo da beligerância portuguesa», p. 15.

⁴⁴ No dia de embarque das tropas gerou-se maior indisciplina e desordem perante o boato de que alguns soldados se tinham livrado da prestação militar na França devido a cunhas. Consta que foi o chefe da banda de música que conseguiu impor alguma ordem, perante a passividade de todos os outros oficiais. Cf. Luís Alves de Fraga, *op. cit.*, p. 263.

⁴⁵ *Id.*, *ibid.*, p. 264.

⁴⁶ *Id.*, *ibid.*, p. 267.

⁴⁷ Até 30 de junho de 1918 foram considerados incapazes 389 sargentos e 393 oficiais para o serviço ativo e para o serviço no CEP. Cf. *id.*, *ibid.*, p. 260.

Houve uma revolta na França envolvendo soldados portugueses, de 4 para 5 de abril de 1918, dias antes do fatídico dia 9, da célebre batalha do Lys. O Batalhão de Infantaria 7 rebelou-se, começou aos tiros e impediu a entrada de praças dos batalhões de infantaria 23 e 24⁴⁸. Para o ano de 1918, entre os dias 17 de março e 12 de dezembro, Isabel Pestana Marques contabilizou quinze revoltas e seis intentonas⁴⁹. Verificaram-se casos de resistência à instrução fornecida pelos ingleses nas escolas do CEP; houve militares que faltavam às aulas teóricas e casos de desobediência e desrespeito às normas e à autoridade. Estes comportamentos não são de estranhar, quando na verdade uma parte dos oficiais foi embarcada à força para a Flandres, sob prisão⁵⁰. Conhecem-se igualmente casos de recusa de embarque ou insubordinação na terceira expedição que partiu para Moçambique. Os militares amotinaram-se quando estavam a receber instrução em Tancos e, como resultado, muitos embarcaram sem receber instrução⁵¹.

Há dois momentos distintos que devemos realçar, não só porque explicam muito do ambiente que se vivia no seio do Exército, como neles se assumiram claramente contra a participação militar de Portugal na Primeira Guerra Mundial. Referimo-nos ao *Movimento das Espadas*, que precedeu a nomeação de Pimenta de Castro para formar governo, em janeiro de 1915, e ao *Rol da desonra*, documento posto a circular em novembro de 1917, um mês antes do golpe militar de Sidónio Pais.

O Movimento das Espadas partia do corpo de oficiais permanente do Exército. Na origem deste movimento esteve precisamente o facto de o Exército não ser a única força a gerir a violência. Existiam civis nos quartéis, a Formiga Branca. Como notou António Telo, «todas as forças políticas da República tinham o seu exército disfarçado e semiclandestino de civis armados, tolerados pelo poder»⁵². Foi contra a infiltração destes civis nas Forças Armadas que o major Craveiro Lopes se manifestou, provocando a sua transferência, em janeiro de 1915, do Regimento de Infantaria n.º 28, na Figueira da Foz, para o Regimento de Infantaria n.º 19, em Lamego. Esta ação desencadeou movimentos de outros militares, solidários com o major. O comandante de Cavalaria 2 tentou um pronunciamento; os oficiais de Lanceiros de Lisboa quiseram entregar as espadas, símbolo

⁴⁸ *Id.*, *ibid.*, p. 398.

⁴⁹ Cf. Isabel Pestana Marques, «1914–1918. Comportamentos de guerra», in *Nova história militar de Portugal*, dir. Manuel Temudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, vol. 5, 2004, p. 133.

⁵⁰ Cf. António José Telo, *op. cit.*, p. 373.

⁵¹ *Id.*, *ibid.*

⁵² *Id.*, *ibid.*, p. 20.

do seu estatuto, ao presidente da República, Manuel de Arriaga, e foram presos⁵³. Ora, a prisão destes oficiais teve como consequência o protesto de centenas de outros, que também entregaram as suas⁵⁴. Deve ainda acrescentar-se que o movimento foi também um protesto contra a beligerância nacional⁵⁵. Os oficiais, monárquicos e repúblicanos, acreditavam que a cooperação das forças portuguesas na frente ocidental se fazia por razões partidárias e contrária às pretensões da Grã-Bretanha⁵⁶.

As manifestações contra a participação de Portugal na guerra não se ficaram por aqui. Em novembro de 1917 começou a circular mais propaganda antibeligerante, através de um panfleto, *o Rol da desonra*. O alvo das acusações eram os oficiais do CEP e os militares filhos de políticos do Partido Democrático⁵⁷. O seu conteúdo expressava essencialmente uma guerra incompreendida pelo povo e às agruras a que o CEP estava sujeito⁵⁸. Teve um efeito muito desmoralizador num ambiente social já muito contrário à entrada de Portugal na Grande Guerra. Repare-se que o embarque das tropas para França foi feito quase em segredo. Luís Fraga defende que *o Rol da desonra*, além de ter sido «um meio de propaganda antibeligerante e antigovernamental», veio também provar que havia um grupo conspirativo muito forte na oposição formado por monárquicos, germanófilos, operários, sindicalistas e anarquistas⁵⁹.

Julgamos, neste momento da nossa exposição, poder dar já como adquirido que a guerra não era um projeto nacional. Percebe-se que o desejo do Governo português de marcar o lugar de Portugal, como nação livre, na frente defensiva dos Aliados não tinha o apoio do Exército e da população em geral, dos partidos políticos da oposição, dos monárquicos em geral, do proletariado e dos militares. Como notou Luís Fraga, o cerne de toda esta questão estava na compreensão ou na não compreensão da missão de Portugal na frente ocidental e a visão que se tinha da aliança com a Inglaterra. São dois pontos essenciais que nos permitem perceber que, no seio do CEP, existiam divergências entre a oficialidade, mais concretamente entre o chefe do seu estado-maior, coronel Roberto Batista, e o comandante, general Tamagnini de Abreu e Silva. Estas divergências vão-se

⁵³ Luís Salgado de Matos, *op. cit.*, p. 133.

⁵⁴ António Telo, *op. cit.*, p. 35.

⁵⁵ *Id.*, *ibid.*

⁵⁶ *Id.*, *ibid.*, p. 51.

⁵⁷ Luís Alves de Fraga, «A “Frente” Interna Resistências» in *Portugal e a Grande Guerra, 1914–1918*, p. 319.

⁵⁸ Luís Alves de Fraga, *Do intervencionismo ao sidonismo*, p. 235.

⁵⁹ *Id.*, *ibid.*

fazer sentir de janeiro de 1917 e novembro de 1918, quando foi visível aquilo a que Luís Fraga chama «dois modos, dois tempos e dois tipos de comando diferentes no CEP»⁶⁰.

Compreende-se que a situação era, de facto, complicada: não só havia uma forte oposição à beligerância no seio do Exército português e na sociedade em geral, como os altos comandos militares não compreenderam os verdadeiros fins do Governo português em tornar o país beligerante. Em boa verdade, os governos de Afonso Costa não esclareceram os reais objetivos e alcance da beligerância portuguesa. O CEP, além da função castrense, tinha também uma função diplomática. Foi precisamente esta última que não foi entendida por todos de igual forma.

Pensamos que foi precisamente o diferente entendimento quanto à missão das tropas portuguesas em terras gaulesas que criou alguma celeuma entre o general Tamagnini, de um lado, e Roberto Baptista e o subchefe do estado-maior, tenente-coronel Luís Augusto Ferreira Martins, do outro.

Será de toda a conveniência recordar que a dependência de Portugal face à Grã-Bretanha foi responsável por toda a problemática da política nacional. O velho oficial de cavalaria sabia quão dependente estava o Exército português da Inglaterra. Em boa verdade, sem o apoio da velha aliada era impossível intervir militarmente naquela luta armada.

Os militares, ao chegar à França, eram direcionados para centros de instrução britânicos, onde recebiam armas e equipamento. O treino era realizado por instrutores britânicos e segundo os seus padrões. Tudo foi assegurado pelos ingleses — armamento, equipamento, instrução, alimentação e transporte. Os próprios oficiais portugueses que seriam responsáveis pela instrução e enquadramento das tropas seguiram meses antes do embarque dos militares para a França, a fim de se inteirarem dos métodos empregados na guerra⁶¹.

Assim, da conjugação do que já evidenciámos não nos repugna aceitar a ideia de que foi difícil ao general Tamagnini adotar uma atitude mais independente face à Inglaterra. Provavelmente não conseguiu perceber que o CEP, embora inserido na estrutura de comando britânica, também tinha o propósito de marcar o lugar de Portugal, como nação livre, na frente aliada. A falta de percepção do comandante para a verdadeira

⁶⁰ *Id., ibid.*, p. 24.

⁶¹ António José Telo, *op. cit.*, p. 373.

missão do exército pode estar relacionada com duas questões. Primeiro, o facto de Portugal estar muito dependente da Inglaterra para participar no conflito criou no general uma obrigação de subserviência face àquela. Segundo, e partilhando da opinião de António Telo, os oficiais «mantêm ao longo dos poucos mas intensos meses da guerra um contacto anormal com os militares britânicos e adotam o seu armamento, a sua organização, as suas táticas e os seus métodos e, de forma quase inevitável, muita da sua mentalidade»⁶². Provavelmente foi o que aconteceu com Tamagnini. Deve ter-se em conta que era um velho oficial de cavalaria que serviu, durante grande parte da sua vida, nas guardas municipais, posteriormente GNR. A sua mentalidade era provavelmente a de muitos oficiais que serviram durante a monarquia, acostumados a um certo estatuto e importância. Luís Fraga diz ser um «oficial cioso do seu poder» e «um militar vaidoso e despótico» preocupado apenas com a sua posição e não com o destino do corpo de exército⁶³, tendo por base a sua atitude quando confrontado com a alteração orgânica do CEP, o famoso Plano Derby, proposto novamente pelo Governo britânico a Sidónio. Quando o comandante se apercebeu que Londres pretendia enquadrar as forças do CEP em grandes unidades britânicas, nas quais o general português não passaria de um mero inspetor, demonstrou que a sua verdadeira preocupação era continuar a ser o comandante máximo das forças portuguesas naquela frente de combate, relevando para segundo plano o corpo de exército que comandava⁶⁴. Note-se que, assim que o presidente da República lhe garantiu a manutenção do seu estatuto, o general Tamagnini aceitou a nova organização do CEP proposta pela Grã-Bretanha⁶⁵.

Alem disso, a atitude do comandante do CEP perante a revolta dos soldados portugueses pertencentes ao Batalhão de Infantaria n.º 7 na noite de 4 para 5 de abril de 1918 foi entregá-los aos ingleses para trabalharem em obras de fortificação, e ditando assim o futuro do CEP, «transformá-lo em trabalhadores de enxada»⁶⁶.

Por que razão Norton de Matos escolheu o general Fernando Tamagnini de Abreu e Silva para primeiro comandante do CEP e da Divisão de Instrução, a primeira unidade onde se reuniram os militares que iriam cooperar na frente ocidental? Podem avançar-se com algumas hipóteses. Em primeiro lugar, era um homem da sua confiança e fiel à

⁶² António José Telo, *op. cit.*, p. 376.

⁶³ Luís Alves de Fraga, *op. cit.*, p.507.

⁶⁴ *Id.*, *ibid.*

⁶⁵ *Id.*, *ibid.*

⁶⁶ Sobre a revolta e sobre o procedimento do General Tamagnini, vide Luís Alves de Fraga, *op. cit.*, p.398.

causa da República, embora manifestasse simpatia pelos monárquicos⁶⁷. Esta última questão não era novidade, pois sabia-se que «no seio do Exército existiam muitos adeptos e ou simpatizantes da monarquia»⁶⁸. Segundo, poderá ter pesado na escolha o facto de haver um corpo de oficiais pouco numeroso e que não se identificava com a posição pró-beligerante do governo. Por fim, o comandante do CEP era conhecido por ser muito disciplinado e disciplinador, características importantes para comandar militares que nunca tinham estado numa frente de combate de grande envergadura⁶⁹.

A atitude e relacionamento de Tamagnini perante a aliada chocou com as posições de outros oficiais, Roberto Batista e Luís Augusto Ferreira Martins. Entendiam que o general, por assumir um comportamento demasiado submisso em relação à Grã-Bretanha, não salvaguardava os interesses de Portugal como nação independente e colocava em causa a missão diplomática do CEP.

Estas posturas diferentes no seio do CEP foram percebidas pelo alto comando britânico, que sempre soube aproveitar as divisões e a instabilidade dos políticos e da política lusos, com reflexos no âmbito militar.

⁶⁷ *Id.*, «Primeiros combates dos portugueses», in *Portugal e a Grande Guerra, 1914–1918*, p. 314.

⁶⁸ *Id.*, *Do intervencionismo ao sidonismo*, p. 36.

⁶⁹ Cf. *Portugal na Grande Guerra*, p. 266.

CAPÍTULO III

O SERVIÇO DE AVIAÇÃO DO CEP

1. A aviação como uma nova arma

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

Dois grandes eventos neste âmbito tiveram lugar na França na primeira década: a travessia da Mancha por Louis Blériot em 1909 num voo de mais de 30 minutos; de 22 a 28 de agosto do mesmo ano, em Reims, a Grande Semana da Aviação, com a atribuição de 200 000 francos de prémio, que permitiu atingir uma série de recordes. Por seu turno, a fim de estimular o entusiasmo pela modalidade, o Aeroclube de França atribuía prémios a quem desejasse conquistar o ar. A taça Ernest Archdeacon recompensava o piloto do primeiro avião que ultrapassasse os 25 m; oferecia a quantia de 1500 francos ao primeiro a percorrer 100 m; e o Grande prémio Deutsch-Archdeacon atribuía 50 000 francos a quem conseguisse voar um circuito durante 1 km¹.

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

Havia um grande pessimismo em relação ao papel da aviação na guerra. A princípio, o avião era usado para reconhecimento e observação, tal como já acontecera com os dirigíveis. Nos aviões de reconhecimento, os pilotos e os observadores podiam estar munidos de armas, espingardas ou mesmo metralhadoras. O armamento servia para os ocupantes se defenderem em caso de aterragem. Ainda não eram verdadeiros combates aéreos. Os aparelhos eram lentos, limitando-se à observação dos movimentos das tropas e

¹ Cf. E. Angelucci e P. Matricardi. *Les Avions. Des origines à la Première Guerre mondiale*, Bruxelles, Elsevier Séquoia, 1978, p. 32.

das linhas inimigas, servindo também para a regulação do tiro. O avião passou, pois, a ser um elemento de peso no auxílio às tropas em combate. Contudo, as reticências da maioria dos militares limitavam o papel da aviação a «olho» das forças terrestres e navais, embora alguns Estados já tivessem experimentado o avião como instrumento de guerra².

Durante a Grande Guerra, a aviação teve uma evolução profunda. Ela dividiu-se em aviação de reconhecimento e observação, de bombardeamento e de caça. Foi precisamente com a aviação de caça, oficialmente constituída em França em março de 1915, que se começou a perceber a importância da supremacia aérea³.

Convém realçar o papel do caça francês Spad VII por duas razões. Primeiro, porque nos permite compreender a evolução da aeronáutica no decorrer da guerra. Foi um avião de combate aéreo com metralhadora sincronizada, sendo uma invenção técnica extraordinária, na medida em que dotava o avião de poder de fogo e o transformava numa verdadeira máquina de combate. Anthony Fokker, um pioneiro e industrial aeronáutico holandês, a serviço dos alemães, desenvolveu o sistema da metralhadora sincronizada, permitindo que a mesma disparasse através das lâminas das hélices⁴. Em segundo lugar, porque foi aquele que seria fornecido pela Inglaterra ao Serviço de Aviação do CEP e porque vários pilotos portugueses depois foram integrados em esquadrilhas de aviação gaulesas voadas pelo Spad VII e comandadas por alguns dos ases franceses mais famosos do conflito⁵.

Em fevereiro de 1915, o protótipo da máquina estava pronto. A sua imediata produção foi solicitada pelos militares franceses, que depressa se entusiasmaram com o novo aparelho. Os testes começaram em abril de 1916, e o primeiro contrato foi feito em maio do mesmo ano. Foram encomendadas 268 máquinas com a designação de Spad 7.C.1⁶. Surgiu nas esquadrilhas gaulesas em 1916 e foi fornecido em larga escala no início

² *Id., ibid.*

³ Edmond Petit, *Nouvelle histoire mondiale de l'aviation*, Paris, Albin Michel, 1991, p. 234.

⁴ Foi Roland Garros quem inventou o dispositivo de metralhadora a atirar através da hélice, cujas pás estavam protegidas por prismas de aço. Porém, tendo sido Garros feito prisioneiro em 1915 pelos alemães, juntamente com o seu avião, aqueles, e em particular Fokker, tiraram partido da invenção do piloto francês trabalhando na sincronização da metralhadora com a hélice e melhorando-a (*id., ibid.*).

⁵ Eis a relação dos pilotos portugueses e o número das esquadrilhas francesas do Spad VII e onde prestaram serviço: capitão Óscar Monteiro Torres (Spa 65 — a «Esquadrilha das Cegonhas», a famosa Esquadrilha de caça francesa na qual George Guynemer e René Dorme obtiveram muitas vitórias); capitão António de Sousa Maia (Spa 124); capitão Santos Leite (Spa 124); capitão Alberto Lello Portela (Spa 124); capitães António e Luís da Cunha e Almeida (Spa 79 — a «Esquadrilha dos Lobos», comandada pelo ás da aviação francesa Robert Frank). Cf. Norberto de Guimarães, «Relatório do chefe dos Serviços de Aviação», 1918 (dactilografado), AHFA.

⁶ John F. Connors, *Spad Fighters in Action*, Squadron Signal Publication, 1989, p. 6.

de 1917⁷. Os aviadores esperavam ansiosamente por um novo avião. A ameaça dos caças germânicos fez com que muitos pilotos vissem no SPAD S. VII a possibilidade de recuperar igualdade ou até supremacia no ar⁸.

No início de 1917, o Spad S.VII também apareceu nalgumas esquadrilhas do Royal Flying Corps, que desde o início demonstrou interesse no avião. Em janeiro de 1916, o almirantado inglês começou a tentar acordos para que o caça fosse construído nas fábricas nacionais⁹. Entre meados do ano de 1916 e princípios de 1917, a Inglaterra recebeu cerca de 30 aviões. O Spad S.VII também equipou os serviços aéreos de outros países aliados¹⁰.

O avião de caça veio alterar o curso da guerra e revolucioná-la. O próprio pensamento em relação à aviação se alterou, pois começou a merecer o seu respeito. Mas só em meados de 1917 o poder aéreo se tornou suficientemente efetivo para ser respeitado¹¹.

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

A indústria da aviação estava a surgir; uma nova tecnologia emergia e dela pouco se sabia, por não ter sido suficientemente testada. Havia escasso conhecimento de aerodinâmica de controlo e da importância do peso. O desenvolvimento de pontas de mira

⁷ *Id.*, *ibid.* p. 9.

⁸ Tratava-se de um avião monolugar de caça com um motor Hispano 8Aa de 150 cv, constituído por uma Vickers sincronizada fixada diante do piloto. A sua estrutura era em madeira com cobertura em tecido. A fuselagem do *cockpit* era coberta com painéis de tecido e aço; asas de duralumínio; o fuel era transportado sob a fuselagem. Quanto às suas características, possuía uma envergadura de 7,8 m, um comprimento de 6,2 m, uma altura de 2,2 m; peso vazio, 500 kg; peso com carga, 705 kg; velocidade máxima, 200 km/h; teto, 5500 m. Cf. André Pernet, *L'Histoire de l'aviation. Les avions de la guerre, 1914–1918*, s/1, Gérard, 1961, p. 30.

⁹ A construção britânica dos Spad não foi tão boa como a construção gaulesa. Houve queixas relativamente à construção inglesa. Os Spad S.VII foram usados principalmente para treino. Mesmo depois da sua substituição pelos Sopwith Dolphins em novembro de 1917, o Spad S.VII continuou a servir em unidades de treino em Inglaterra, nas esquadras na Mesopotâmia e Palestina. Cf. John F. Connors, *op. cit.*, pp. 22–23.

¹⁰ Os Spad S.VII foram fornecidos aos belgas. A Itália começou a receber o Spad em abril de 1917. Já a Força Expedicionária norte-americana obteve 189 spad com entregas a começar em dezembro de 1917. Foram construídas cem unidades em Moscovo. *Id.*, *ibid.*, p. 9.

¹¹ Robin Higham, «Air Power in World War I, 1914–1918», in *The War in the Air, 1914–1994*, ed. Alan Stephens, Canberra, Royal Australian Air Force, 2009, p. 1.

(*bombsights*) só se desenvolveu significativamente no final da guerra. A telegrafia sem fios (TSF) também só ficou disponível no final do conflito.

O desenvolvimento de motores com mais potência permitiu aviões mais velozes e com melhor desempenho e teve influência direta na concepção e nas técnicas de realização das estruturas dos aviões. A Hispano-Suiza V-8 desenvolveu motores de 140 cv; depois passou a 200, chegando aos 300 cv. Em 1918, o caça médio estava dotado de um propulsor de 220 cv, com velocidade próxima dos 200-210 km/h e uma altitude operacional de 6000 m¹².

Em consequência do aumento da potência dos motores, os suportes tradicionais, madeira e chassis, deram lugar a estruturas de contraplacado e de tubos metálicos revestidos parcialmente de alumínio. Em 1915, a Alemanha tinha construído o primeiro avião do mundo todo em metal, o Junkers J.1¹³.

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

Para Robin Higham, as grandes dificuldades da aviação durante a Primeira Guerra Mundial foram juntar homens, armas e doutrina, enfrentar os desafios tecnológicos e a percepção de que «a guerra requer simplificação de tarefas, treino rápido e a aplicação dos princípios de guerra em todos os níveis»¹⁴. A falta de métodos de treino, os conhecimentos de aerodinâmica e as necessidades de mão de obra e matérias-primas foram uma realidade. R. Higham introduz a questão da «síndrome da guerra curta» como ideia preconcebida entre os pilotos responsável por ter desencorajado a preparação e o planeamento¹⁵. O treino era inadequado, os pilotos iam para o ar com poucas horas de voo¹⁶. Existia falta de diálogo entre os fabricantes e os serviços aéreos, necessidade de testar as suas máquinas.

¹² E. Angelucci e P. Matricardi, *op. cit.*, p. 119.

¹³ *Id.*, *ibid.*, p. 117.

¹⁴ Robin Higham, *op. cit.*, p. 14.

¹⁵ *Id.*, *ibid.*, p. 2.

¹⁶ Segundo Robin Higham, os pilotos chegavam às esquadrilhas do Royal Flying Corps com apenas quinze horas de voo. C.f. Robin Higham, *op. cit.*, p. 12.

2. Começos da aviação em Portugal

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

Através desta organização, os militares acompanharam eventos aeronáuticos na Europa e a sua evolução. No mesmo ano da sua fundação fizeram-se demonstrações aéreas no país. A primeira foi executada por Armand Zipfel, piloto-construtor, no hipódromo de Belém em 17 de outubro de 1909 no seu Voisin Antoinette de 40 cv. Foi um dia de festa. O acesso ao hipódromo foi feito por comboio elétrico. Cobrou-se 300 réis para as cadeiras mais baratas e 500 para lugares reservados¹⁷. O aeroplano acabou por cair.

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

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

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

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

Em junho de 1912 era apresentado, na Câmara dos Deputados, pelo deputado António José de Almeida um projeto-lei referente à aviação militar. O discurso que proferiu refletia a importância da nova arma: «Assim como a aparição do submarino autónomo tornou impossíveis certas operações de uso corrente na guerra naval,

¹⁷ *Diário de Notícias*, 8-10-1909.

determinadamente as de bloqueio durante a noite, assim o navio aéreo, simples balão, dirigível ou aeroplano, veio inutilizar por completo velhos sistemas de combate, e abrindo horizontes vastos na ciência da guerra, longe se está ainda de prever até que ponto os progressos ulteriores levarão a importância militar de tão audacioso engenho, de sua essência no entanto bem simples e barato. (...) Arma de rápida construção e barata, o aeroplano é um instrumento de guerra precioso, a verdadeira arma dos pobres»¹⁸.

O projeto incluía a criação de um Instituto de Aviação Militar Português, de que fariam parte os majores-generais do Exército e da Armada, os comandantes das escolas de Guerra e Naval, os comandantes dos Corpos de Engenharia e Escolas de Torpedos e Engenharia Naval, bem como «os oficiais de terra e mar, artífices e maquinistas» que fossem precisos. O instituto, que não passou do papel, seria financiado através de subscrições públicas, donativos e concurso de aviação¹⁹.

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

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

A lei lançava as bases da aeronáutica militar, mas ainda sem pilotos e meios aéreos. Ora, a necessidade de criar um corpo de instrutores para a futura escola fez com que fossem enviados militares da Armada e do Exército para escolas de aviação dos países beligerantes, França, Inglaterra e Estados Unidos, a fim de adquirirem o *brevet*²⁰. Foi com

¹⁸ *Diário da Câmara dos Deputados*, n.º 146, sessão de 26-6-1912, p. 7.

¹⁹ *Ibid.*, pp. 7-8

²⁰ Foram onze os oficiais que se ofereceram: capitão de cavalaria Cifka Duarte, tenente de cavalaria Cunha Aragão, alferes de cavalaria Salgueiro Valente, alferes de infantaria Carlos Beja – diplomados na França, embora tivessem iniciado o curso nos Estados Unidos —, primeiro-tenente da marinha Sacadura Cabral,

estes pioneiros que se deu início à aviação militar. O aeródromo da escola foi inaugurado em 17 de julho de 1916 com o primeiro voo realizado pelo alferes Santos Leite num Deperdussin type P, oferecido em setembro de 1912 pelo tenente-coronel brasileiro Albino Costa. No dia 1 de outubro desse ano, sob o comando do tenente-coronel de engenharia Hermano de Oliveira, presidente do Aero clube, começou o primeiro curso de pilotagem em Portugal²¹. As aeronaves que existiam na escola eram escassas para iniciar a instrução. Foram reunidos na escola um Deperdussin tipo B, um Maurice farman MF4 e um Avro 500. Posteriormente compraram-se dois Farman MF-11, cinco Farman F-40, dois Caudron G-3 e um Morane Saulnier H²².

Menos de um ano depois, em maio de 1917, procedia-se ao brevetamento do primeiro curso de pilotos militares portugueses na primeira Escola de Aviação Militar.²³

Finalmente, só em 29 de junho de 1918, cinco meses antes do *terminus* da Primeira Guerra Mundial, através do Decreto n.º 4529, se criou o Serviço de Aviação Militar. Este compreendia a Direção de Aeronáutica Militar, a Direção técnica, a Escola Militar de Aviação, a Escola Militar de Aerostação, o Parque de Material de Aviação e as Tropas Aeronáuticas²⁴.

3. A preparação do Serviço de Aviação

3.1. Definição de requisitos e levantamento de necessidades

A necessidade de criar um serviço aéreo de apoio às tropas implicou a preparação de um grupo de esquadrilhas a organizar na França. Havia que criar uma esquadrilha inicial, «com o escopo de mobilizar o pessoal necessário aos quadros da aviação militar»²⁵.

tenente de metralhadoras Santos Leite e guarda-marinha da administração naval António Joaquim Caseiro, também brevetados em França; na Inglaterra, os tenentes de cavalaria Óscar Monteiro Torres e António Maia e o alferes Lello Portela. Na França conseguiu ser piloto-aviador o capitão de artilharia Norberto de Guimarães.

²¹ Fundadores/instrutores da escola — Oficiais do Exército: Cifka Duarte, Francisco Aragão, Salgueiro Valente, Esteves Beja, Santos Leite, Óscar Monteiro Torres, António Maia, Lello Portela e Norberto de Guimarães. Oficiais da Marinha: Sacadura Cabral e António Caseiro.

²² Cf. Luís Alves de Fraga, «Súmula histórica das aviações militares e da Força Aérea de Portugal», *Revista Militar*, Lisboa, n.º 2398, novembro de 2001, p. 891.

²³ Veja-se o anexo n.º 1 onde constam os nomes dos primeiros pilotos formados em Vila Nova da Rainha.

²⁴ Luís Alves de Fraga, *op. cit.*, p. 891.

²⁵ *Id.*, *ibid.*

Embora o Serviço Aéreo e a primeira esquadrilha de aviação, com sede no Quartel de Artilharia n.º 1, em Campolide, tenha surgido oficialmente no verão de 1917, já no final de 1916 tinham para lá sido enviados alguns pilotos, com *brevets* previamente adquiridos nas escolas francesas e inglesas. Santos Leite obteve o *brevet* na escola de Chartres em fevereiro de 1916²⁶. Em junho de 1916, foi a vez de Monteiro Torres, Sousa Maia e Lelo Portela adquirirem o *brevet* civil na escola de Hendon e, posteriormente, o *brevet* militar em Northolt, numa escola pertencente ao Royal Flying Corps. Estes militares juntamente com Sacadura Cabral e António Caseiro, oriundos da Marinha, eram os únicos pilotos-aviadores em Portugal.

A *Capital* noticiava, em agosto de 1916, a visita do embaixador português, Teixeira Gomes, ao campo de Northolt, na capital inglesa, onde se encontravam os três oficiais portugueses «terminando os seus estudos de aviação militar»²⁷. O periódico realçava as preocupações destes homens em terras de Sua majestade. O estabelecimento de uma fábrica em Portugal para a construção e reparação de aeroplanos com mão de obra especializada, de forma a evitar a dependência face aos Aliados, deveria constituir um objetivo político. Em julho de 1916 comentava-se, em Londres, o futuro da aviação militar portuguesa. Entre maio e julho, em Tancos, concentravam-se e preparavam-se as unidades militares componentes da força a enviar para a França.

Os tenentes de cavalaria Óscar de Monteiro Torres e António de Sousa Maia, o tenente de metralhadoras José Barbosa dos Santos Leite e o alferes de cavalaria Alberto Lelo Portela procuravam recolher informação com o fim de responder aos requisitos e necessidades de três esquadrilhas, adstritas ao CEP, uma de caça e duas de reconhecimento e regulação de tiro aéreo, equipadas com aviões, material e equipamento a receber da Grã-Bretanha e da França²⁸.

Em janeiro de 1917, as primeiras tropas portuguesas embarcavam para a França sem um grupo aéreo de apoio ao CEP. O chefe da missão a França cedo percebeu as debilidades da aviação militar. Consciente de que só existiam nove pilotos-aviadores militares formados no estrangeiro, «não tendo ainda nenhum deles dado provas de valor»²⁹, insistia na criação de um «corpo de aviação». A sua estruturação passava por criar «um

²⁶ Joaquim Guilherme Diniz Ferreira, *Asas de Portugal. Missões de guerra*, Lisboa, edição do autor, 1962, p. 20.

²⁷ A *Capital*, 1- 8- 1916.

²⁸ Norte de França, 31-3-1917, A missão da aviação, — Óscar Monteiro Torres, António de Sousa Maia, José dos Santos Leite, Alberto Lelo Portela, João Branco, AHM, 1.ª Divisão, 35.ª Secção, Caixa. 123.

²⁹ AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 123.

quadro privativo de pilotos e os seus quadros de mecânicos e montadores». Pressupunha também criarem-se postos: segundo e primeiro-oficial-piloto, comandante de esquadrilha, comandante de esquadra, comandante de ala e comandante de brigada. Estes equivaleriam aos postos de alferes, tenente, até general. Introduziu a ideia das unidades de aviação, as esquadras e as esquadrilhas, bem como a graduação dos seus comandantes. Interessou-se ainda pela questão das antiguidades. Havia os pilotos certificados no estrangeiro e os pilotos formados na escola de Vila Nova da Rainha. Óscar Monteiro Torres sugeriu que os «futuros pilotos-aviadores, que se certificaram na escola de Vila Nova da Rainha (...) iriam entrando na escola à esquerda do mais moderno dos pilotos vindos do estrangeiro e à medida que recebiam os seus certificados»³⁰. Sugeriu o uso de um uniforme que distinguisse a Aviação das demais armas, os distintivos em prateado, bem como as golas das armas viradas para baixo. Todos os oficiais conservariam o seu lugar na escola das armas de origem com a indicação que estavam em comissão na aviação. Propôs ainda a criação de um quadro de mecânicos e montadores, cuja base de promoção seria a competência profissional³¹.

Monteiro Torres elaborou e entregou ao ministro da Guerra um «projeto de organização da aviação militar». Abordava a questão da comissão técnica de aviação, que deveria estudar o projeto citado. Em abril de 1917, as suas preocupações são com o pessoal, até porque «o Exército inglês não deseja entregar qualquer material sem que aqui tenhamos o correspondente pessoal»³². Apercebeu-se das dificuldades em requisitar pessoal na Escola de Aeronáutica Militar. Propôs que fosse na Companhia de Aerosteiros a escolha de serralheiros, mecânicos, eletricitas, metralhadores, motoristas e motociclistas, e ainda o recrutamento de rancheiros, serralheiros, soldados e praças das unidades de TSF. Propôs contratar motoristas e mecânicos civis e graduá-los em sargentos. Mandou ainda apresentar e reunir 12 praças de cavalaria e ainda um cabo-serralheiro do Arsenal do Exército ou de uma unidade das metralhadoras. O pessoal seria escolhido, «preferindo os que saibam ler e escrever»; seguiriam para as escolas de instrução na França e «seriam distribuídos pelas diferentes especialidades, mecânico auxiliar, eletricitas, metralhadores, motoristas e motociclistas», mediante «as qualidades e merecimentos» que manifestassem durante a instrução³³. É de salientar que o recrutamento de pessoal para a aviação se

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*

³² *Ibid.*

³³ *Ibid.*

processou sem qualquer rigor e exigência na seleção, dispensando «quaisquer pareceres, concursos e mais formalidades»³⁴.

Em maio de 1917, terminado o primeiro curso em Portugal, quando já ia demorada a Grande Guerra, os pilotos formados na Escola de Aeronáutica Militar eram insuficientes para guarnecer as esquadrilhas. A própria escola tinha dificuldades em fornecer pessoal à esquadrilha inicial em organização. Da Secretaria de Guerra, a 28 de maio de 1917, era enviada uma missiva ao comandante da esquadrilha inicial do CEP comunicando que só em último caso fosse solicitado à escola pessoal para a organizar³⁵.

A falta de pessoal era, de facto, o grande problema. As características que os alunos deviam reunir eram as seguintes: não ter idade superior a 25 anos; estarem sujeitos a uma rigorosa inspeção médica, não ter posto superior a tenente e que fossem das armas e com o respetivo curso³⁶. Segundo Norberto de Guimarães, quando fora nomeado chefe dos Serviços de Aviação do CEP existiam apenas oito pilotos «com necessidade de se aperfeiçoarem e treinarem» e não havia um «único mecânico, montador, observador, telegrafista de TSF»³⁷.

No mês de maio o oficial do Exército Norberto de Guimarães, brevetado na França, futuro chefe dos Serviços de Aviação do CEP, tentava contribuir para a organização da esquadrilha inicial face às dificuldades de pessoal. Encetou uma viagem aérea com o fim de recrutar pessoas, percorrendo várias cidades do país e fazendo sessões de propaganda aeronáutica, distribuindo convites aos oficiais de artilharia da Figueira da Foz, Viana do Castelo e Porto³⁸.

3.2. A escola de Vila Nova da Rainha

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

³⁴AHM, 1.^a Div., 35.^a Sec., cx. 0071/07.

³⁵*Ibid.*

³⁶Norberto de Guimarães, relatório citado.

³⁷Norberto de Guimarães, «A aviação militar e o Corpo Expedicionário Português. O que ela será dentro de poucos dias», *O Século*, 5-1-1918.

³⁸Mário Canongia Lopes, *Os Aviões da Cruz de Cristo. 75 anos da Aviação Militar em Portugal*, 2.^a ed. Dinalivro, Lisboa, 2001.

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

Finalmente, a escola foi criada pela Lei n.º 162 de 14 de maio de 1914. No relatório da Comissão da Aeronáutica Militar, com data de 1914, onde estão explanadas as normas para o estabelecimento da Escola da Aeronáutica Militar, são perceptíveis as dificuldades e a falta de tudo no que respeita a aviação. Vejamos o que diz a proposta enviada à Secretaria de Guerra sobre o uso dos aparelhos de aviação existentes no país. Para a instrução seriam aproveitados os aeroplanos que foram construídos na Companhia de Aerosteiros, um Blériot e um Antoinette, pertença de particulares. Para os exercícios utilizava-se o Avro, um Farman que pertencia a *O Comércio do Porto*. Sugeriu-se ainda a construção de um Voisin aproveitando o motor e os restos deste avião. A solução na altura era improvisar-se com o que existia na Companhia de Aerosteiros. Foi sugerido ainda transformar em pilotos dois soldados desta unidade. O facto de demonstrarem «paixão pela aviação, a longa pratica de *chauffeur* e as suas qualidades de decisão»³⁹ eram, segundo a opinião daqueles homens, suficientes para garantir o êxito. Para Norberto de Guimarães, um bom piloto tinha de ter pratica de voo, fazer voos de longa duração com 80 a 100 horas a altitudes de 3500 a 6000 m em aviões rápidos. Deveria ainda ser um bom atirador. Era igualmente indispensável escolher para pilotos jovens com destreza, hábitos de desporto, reflexão rápida, inteligência e conhecimentos suficientes para não ter problemas com a máquina «a que vão confiar a vida»⁴⁰. Tomava como exemplo aviadores de reputação mundial, Nieuport, Caudron, Pegoud, Garros, Védrynes, Guynemer, Languedoc e outros, realçando as suas competências de engenheiros e construtores de aeroplanos, e fazendo a

³⁹ AHFA, Comissão da Aeronáutica Militar, «Relatório dos trabalhos no ano de 1914. Normas na organização para o estabelecimento da Escola da Aeronáutica Militar na parte relativa à Aviação», pp. 4–6.

⁴⁰ Norberto de Guimarães, artigo citado.

ressalva de que estas qualidades eram «quase suficientes para fazer um aviador», porém não bastantes «para um aviador militar no *front*»⁴¹.

Tendo ainda por base o mesmo documento, atente-se na proposta apresentada quanto à aquisição de material aeronáutico. A Companhia de Aerosteiros constituiria uma missão com um máximo de 10 pessoas com o fim de ir ao estrangeiro adquirir quatro biplanos e todo o material necessário à Escola de Aeronáutica Militar. A proposta também não foi aceite, com o argumento de que «embora ditada por uma manifesta boa vontade», não era exequível, pois «o serviço de aviação militar não é suscetível de ser improvisado»⁴². Era notória a necessidade que a escola tinha de biplanos, fundamentais à instrução, pois tinha dois lugares e duplo comando.

Em maio de 1916, o ministro de Portugal em Paris, João Chagas, entrega ao ministro da guerra francês um primeiro pedido de material para a Escola de Aeronáutica Militar⁴³. É curioso notar que o Governo português pediu o material de aviação para instalar uma escola e ainda para organizar uma esquadrilha de combate. Saliente-se que, em 1916, existe um número muito reduzido de pilotos, a escola de Vila Nova da Rainha não tem aeroplanos, tudo no que se refere à aviação está numa fase muito incipiente o que não impede que Portugal pretenda desde logo estabelecer uma esquadrilha de combate. Como seria de esperar, a França apenas manifestou a intenção de disponibilizar o material solicitado para a escola: os aviões Morane Saulnier, Caudron G-3 e o Nieuport. Não conseguimos apurar se a França chegou ou não a fornecer todos os aviões para a instrução. Sabemos apenas que o Governo gaulês autorizou o fornecimento de dois Nieuport, um Caudron e um Morane H com motor Anzani de 50 cavalos⁴⁴.

No dia 17 de julho de 1916 realizou-se o primeiro voo militar em Portugal, na Escola de Aeronáutica Militar, efetuado pelo capitão Santos Leite num Deperdussin Type B elevando-se a uma altura de 15 metros. Foi o primeiro oficial a obter o *brevet* de piloto-aviador militar na França, a 11 de fevereiro. A partir de agosto realizaram-se os ensaios iniciais do primeiro aparelho montado na escola, um Maurice Farman MF 11, por Santos

⁴¹ *Ibid.*

⁴² AHFA, Comissão da Aeronáutica Militar, relatório citado, p. 4.

⁴³ A lista de material solicitada à França não era apenas composta de aviões. Para além dos cinco do tipo Farman F-41, de preferência munidos de dispositivos lança-bombas para projéteis de 90 mm. Aparelhos do tipo Nieuport, Morane Saulnier e Caudron G-3. Pretendiam ainda aparelhos TSF, cinco motores renault, sete hélices, duas instalações de iluminação a bordo; visores durand para o lança-bombas e cem projéteis de 90 mm para tiro aéreo (AMAE, A-1 Série Europe (Portugal 1918–1919), A-3 Nouvelle Série Europe Guerre 1914–1918).

⁴⁴ Jean Derou, *Les relations franco-portugaises à l'époque de la première république parlementaire libérale: 5 octobre 1910–28 mai 1926*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1986, p.122.

Leite e Caseiro. Consta que eram realizadas pequenas viagens ao Cartaxo, a Vila Franca de Xira e Lisboa, localidades próximas da escola. As viagens mais longas foram Escola–Tancos–Vendas Novas–Escola e Escola–Santarém⁴⁵. Dois meses mais tarde deu-se início, com os aviões Farman F-40 e Caudron G-3, ao primeiro curso de pilotagem em Portugal. Em 6 de maio de 1917, na Sociedade de Geografia de Lisboa procedeu-se à cerimónia da entrega dos *brevets*.

No ano de 1917 deu-se continuidade à instrução com viagens, para pontos mais distantes, mas marcadas por acidentes. No dia 24 de março, os tenentes João Luís de Moura e Luíz da Cunha e Almeida partiram, cada um com um aparelho, para Estremoz. No mesmo mês, o capitão Norberto quando realizou uma viagem de Nieuport, ao norte de Portugal teve um acidente e o aparelho capotou, inutilizando-se. A 24 de abril, o tenente Aragão, na viagem Escola–Torres Novas, ao aterrar, partiu o trem de aterragem esquerdo⁴⁶.

Os indivíduos que pretendessem ser admitidos ao concurso de piloto-aviador deveriam satisfazer às seguintes condições: ter menos de 32 anos de idade e mais de 18; depois do curso, obrigatoriedade de prestar serviço aeronáutico durante dois anos; consentimento do pai ou tutor caso fosse menor⁴⁷.

A instrução ministrada na escola era essencialmente livresca, embora segundo o regulamento: «O ensino será ministrado em lições e repetições teóricas e práticas prestadas nas aulas, (...) aeródromo e mais dependências da escola (...) em trabalhos nos aeródromos sobre os assuntos professados nas aulas (...) em exercícios no campo, em aeroplano»⁴⁸. O curso de piloto-aviador militar era técnico e essencialmente prático. Compreendia o estudo completo do aeroplano e da sua aplicação na guerra; o estudo da meteorologia, topografia, telefotografia, levantamento de cartas aeronáuticas, telegrafia sem fios e sinalização, montagem, voos em aeroplanos e viagens.

Enquanto no país não houvesse uma escola de instrução de piloto-aviador, seria simplesmente ministrado o curso de piloto-aviador. Este curso assentava numa base fundamentalmente teórica, pois versava o estudo da estabilidade transversal e longitudinal, pressão barométrica, temperatura, velocidade, meteorologia, orientação. Também se

⁴⁵ Albino Lapa, *Aviação portuguesa*, Lisboa, Libanio da Silva, 1928, p. 116.

⁴⁶ *Id.*, *ibid.*

⁴⁷ AHFA, Ordem do Exército, 1.ª série, n.º 19, 31-12-1915, p. 630.

⁴⁸ «Regulamento da Escola de Aeronáutica Militar, art.º 38.º, *Revista Aeronáutica. Órgão do Aero clube de Portugal*, vi ano, n.º 1, janeiro – março de 1916, p.6.

aprendiam algumas noções sobre os motores, incluindo «aprendizagem de voos»⁴⁹. Como condição especial para o curso de aviador era necessário a carta de piloto-aviador. Esta estaria em harmonia com o regulamento da Federação Aeronáutica Internacional e conferida pelo clube delegado em Portugal.

Só depois de aprovados nos cursos técnicos e preparatórios seriam classificados em pilotos-aviadores militares ou pilotos-aviadores. A diferença residia fundamentalmente no tipo de provas a desempenhar e no grau de exigência. As provas para piloto-aviador militar consistiam: uma viagem triangular de 200 km efetuada com o mesmo avião em dois dias consecutivos, com dois pontos de escala intermediários obrigatórios; duas viagens no mesmo aparelho, cada uma pelo menos de 200 km em linha reta no espaço de uma semana; uma prova de altura, de pelo menos 2000 m; descida em espiral com o motor parado. O piloto não podia ir acompanhado, e um dos voos devia ser executado de noite. Para o curso de piloto-aviador era necessário fazer duas provas de distância percorrendo um circuito fechado de 5 km; uma prova de altura com elevação a 50 m do ponto de partida. Nestas provas, quando chegasse o momento da aterragem, o individuo devia parar o motor; quando o aparelho tocasse no chão, efetuava a paragem completa a menos de 50 m do ponto marcado⁵⁰.

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

A pista não era a mais adequada para a instrução. Estava cercada de valas e ficava inutilizável sempre que chovia, o que podia acontecer três ou quatro meses por ano. Achando-se a pista disposta na diagonal da propriedade, orientada na direcção norte-sul, um avião mais rápido do que o Farman (por exemplo, um Caudron G-3) que tivesse «uma *panne* de motor após a *décollage*» para sul em direcção ao rio, seria «lá que o aparelho [ia] ficar». Se a direcção fosse norte, «lá [estavam] os hangares e o aquartelamento a tirar toda a

⁴⁹ AHFA, Ordem do Exército, 1.ª série, n.º 19, 31-12-1915, p.220.

⁵⁰ *Ibid.*, pp. 635–637.

esperança de salvar o aparelho e o aviador». Problemas que se agravavam «quanto mais rápido [fosse] o aparelho tripulado»⁵¹. «O campo de Vila Nova da Rainha [era] absolutamente impróprio para campo de aviação embora aproveitável para uma *atterrissage [sic]* forçada», impondo-se a «mudança imediata da escola» e sendo vantajoso que se mudasse para Alverca. Aí, argumentava-se, o terreno «não [era] alagadiço, [era] menos gordo e menos duro do que o de Vila Nova da Rainha», e existiam «condições e dimensões necessárias para nele se poder aterrissar em todas as direções», estando a futura pista rodeada de «campos planos e livres de obstáculos, onde se [podia] aterrissar quando isso se [tornasse] necessário», inclusive «no rio e a pequena distância os mouchões que também se prestavam muito bem a *atterrissages*»⁵². Num dos relatórios elaborado pela Comissão Técnica de Aeronáutica Militar pode ver-se o caso de cinco alunos da escola, sendo um deles o capitão José Joaquim Ramires que voaria em 1918 numa esquadrilha francesa de bombardeamento cujas provas aéreas do exame para piloto-aviador militar tinham ficado incompletas devido ao acidente de um dos farman F.40 de instrução. Ainda assim, a atribuição dos diplomas foi possível por o ministro da Guerra ter reconhecido que os alunos tinham adquirido os conhecimentos suficientes para a prática aeronáutica⁵³. Isto é, tinham feito voos com aterragens e descolagem no triângulo Vila Nova da Rainha–Vendas Novas–Tancos–Vila Nova da Rainha, onde terão treinado a descolagem e a aterragem e aprendido a curvar no ar. Segundo Norberto de Guimarães, os pilotos portugueses na escola faziam provas com uma hora de voo a 2000 m, um voo planado de 600 m, faziam mais duas a três viagens perfazendo o total de 30 horas de voo⁵⁴. Isto quando era possível, pois, como vimos, houve provas que ficaram incompletas. As provas eram fiscalizadas por meio de aparelhos registadores e por delegados do júri. Que aparelhos eram estes? Este tipo de provas chegou a concretizar-se? Sabe-se que houve provas que ficaram a meio precisamente por falta de aeroplanos. Ocorre-nos a dúvida quanto aos cursos preparatórios. Desconhecemos ter existido algum tipo de instrução de piloto-aviador antes de outubro de 1916, isto é, antes do primeiro curso de piloto-aviador ministrado na escola. Apenas se sabe que, quando em 1914 o Governo português criou a Escola de Aeronáutica Militar, se tornou necessária a formação de pilotos militares para garantir futuramente a instrução aos cursos de pilotagem em Vila Nova da Rainha. Quando

⁵¹ AHFA, TC/PILAV Carlos Esteves Beja – U.I.00001, cx. 13, Capitão Cifka Duarte, «Relatório sobre a possibilidade de melhorar a pista de Vila Nova da Rainha e vantagens da mudança para o campo de Alverca», 10-9-1917.

⁵² AHFA, Fundo Escola Militar de Aviação, Vila Nova da Rainha, U.I. n.º 4, doc. 3, alferes Carlos Beja.

⁵³ AHFA, Relatório da Comissão Técnica de Aeronáutica Militar, de 16 de abril de 1917.

⁵⁴ Norberto de Guimarães, artigo citado.

se deu início à construção da escola, no dia 31 de julho de 1915 foi aberto um concurso para que seis oficiais da Marinha ou do Exército fossem enviados ao estrangeiro para «praticarem numa escola de aviação». Junto da Comissão de Aeronáutica Militar foi criada uma Comissão de Propaganda e Vulgarização de Aviação em Portugal, «a quem competirá a propaganda e vulgarização da aviação por meio de conferências e publicações, festas, provas ou concursos [realizou-se um festival aéreo na Amadora em 1917] procurando reunir todos os elementos que possam contribuir para o desenvolvimento da aeronavegação»⁵⁵.

A escola formava pilotos militares? Que espécie de *brevet* atribuía? Segundo o seu regulamento, o aluno, findo o curso recebia uma carta internacional de piloto-aviador emitida pela FAI (Federação de Aeronáutica Internacional). Esta organização foi fundada em outubro de 1905 em Paris, apresentando-se em oito países através dos seus aeroclubes. O Aeroclube de Portugal era o representante da federação em território português. Assim, este organismo era responsável por emitir a respectiva carta⁵⁶. No advento da aviação, os alunos começavam a sua aprendizagem numa escola de aviação civil, após a qual recebiam o certificado da FAI emitido pelo Aeroclube do país. Posteriormente frequentavam unidades de ensino militar onde iniciavam a instrução de combate aéreo. Ao fim desta etapa obtinham o *brevet* militar. A formação era concluída com a especialização. Na verdade, foi este o percurso feito por alguns dos nossos pilotos na França e não na escola de Vila Nova da Rainha. O *brevet* militar foi obtido nas escolas francesas. De facto, Guimarães, fala-nos em pilotos militares, em *brevets* militares, para logo em seguida não reconhecer quase nenhum valor militar a tudo isto. Dá-nos a ideia de que a Escola de Aviação Militar atribuiu um *brevet* desatualizado, ou seja, com base em provas francesas do período de pré-guerra copiadas pelos portugueses. Estas provas já se encontravam desatualizadas, pois não faziam face às exigências do conflito. Daí os franceses terem-nas substituído por outras mais difíceis. Sem querermos abusar de citações, não conseguimos resistir a reproduzir mais uma. Na opinião de Norberto de Guimarães, «o que era pois justo, e o que pelo menos, nós devíamos fazer seria alterar de novo as provas de “brevet” militar em conformidade com as exigências atuais da guerra e de forma tal que, quando dêssemos um *brevet* de piloto-aviador a um oficial este estivesse apto a recuperar o seu lugar numa esquadrilha. Assim teríamos evitado a ilusão em que o nosso público viveu

⁵⁵ AHFA, Ordem do Exército, 1.ª série, n.º 14, 14-8-1915.

⁵⁶ AHFA, Ordem do Exército, 1.ª série, n.º 19, 31-12-1915, p. 639.

julgando que tinha verdadeiros aviadores militares pelo facto de ver oficiais nossos *brevetes*»⁵⁷.

3.3. A preparação da esquadrilha inicial

As negociações para a criação da esquadrilha portuguesa datam dos meados de 1917. Em maio, numa carta dirigida ao ministro da Guerra, Guimarães reiterou que seriam necessárias duas esquadrilhas de regulação de tiro e reconhecimento, e que, «pela sua própria organização independente e pelas actuais necessidades da guerra deveria ser dotada de mais duas esquadrilhas de caça e protecção»⁵⁸. Norberto de Guimarães entendia que, sendo o CEP equivalente a dois corpos de exército, eram necessárias duas esquadrilhas de regulação de tiro e reconhecimento e duas esquadrilhas de caça e protecção. E acrescentou: « (...) não pode e não deve nunca, uma esquadrilha de regulação de tiro prescindir da protecção de uma de caça»⁵⁹.

Por fim, em junho, o ministro da Guerra aprovava a seguinte orgânica da esquadrilha inicial de aviação para o CEP: o comandante seria o capitão de artilharia piloto-aviador Norberto de Guimarães, que também assumiria o comando da esquadrilha de caça e ficaria responsável por organizar o quadro de pessoal necessário à esquadrilha inicial. O piloto-aviador capitão de infantaria Joaquim Ramires seria o comandante da primeira esquadrilha de regulação de artilharia; o tenente de cavalaria Óscar Monteiro Torres, comandante da segunda; os pilotos Luís da Cunha e Almeida, António de Sousa Maia, José Barbosa dos Santos Leite, João Barata Salgueiro Valente, Alberto Lelo Portela e Miguel Paiva Simões seriam os comandantes de esquadrilha à medida que estas se fossem organizando⁶⁰.

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

⁵⁷ Norberto de Guimarães, artigo citado.

⁵⁸ AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 1243.

⁵⁹ AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 1394, n.º 8.

⁶⁰ *Ibid.*

carpinteiros de aviões, enfermeiros, um médico, um chefe de secretaria, clarins, *chauffeurs*, motociclistas, telegrafistas, montadores, serralheiros, espingardeiros, torneiros e latoeiros, eletricitas e vulcanizadores⁶¹. Foram contratados 34 civis graduados maioritariamente em segundos-sargentos, com o intuito de se tornarem mecânicos-montadores. Ora a contratação de civis só veio comprovar a insuficiência de pessoal para guarnecer as esquadrilhas previstas. Estes futuros mecânicos irão frequentar escolas francesas.

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

Finalmente, no verão de 1917 surgiu oficialmente um Serviço de Aviação anexo ao CEP, e uma primeira esquadrilha de aviação, com sede no Quartel de Artilharia 1, em Lisboa. Ambas dependiam do Ministério da Guerra. O capitão-aviador Norberto de Guimarães foi nomeado, por despacho do ministro da Guerra, no dia 2 de julho, chefe do Serviço de Aviação, com sede em Paris. Concomitantemente, cabia a Norberto de Guimarães a responsabilidade de orientar a instrução do pessoal navegante e mecânico em escolas francesas e de organizar o número de esquadrilhas necessárias⁶². Apresentou-se no Quartel-General do CEP e visitou uma esquadrilha inglesa para, segundo ele, bem se orientar «na organização dos nossos serviços de aviação»⁶³. A ideia seria os serviços de

⁶¹ AHM, 1.^a Div., 35.^a Sec., cx. 1394, n.º 1. O Comando era composto de um comandante, um provisor-tesoureiro, um médico-oficial, dois enfermeiros, quatro amanuenses, um chefe de secretaria e três clarins, todos eles sargentos. O Serviço de Aviação era constituído por quinze pilotos e catorze observadores; a Secção de Engenharia teria um comandante, um primeiro-sargento, dois segundos-sargentos, oitenta cabos e soldados, três sargentos *chauffeurs* e motociclistas e doze soldados *chauffeurs* e motociclistas. A Sessão de Telegrafia possuía um chefe, um segundo-sargento, quatro telegrafistas civis e doze soldados da TSF e da TPF com o CMDT, o 1.º e o 2.º sargento, cabos e soldados *chauffeurs* e motociclistas, a Subsecção de Telegrafia com o seu chefe, o 2.º sargento, telegrafias civis, soldados da TSF e da TPF, Subsecção de Fotografia com o chefe, o segundo-sargento e o soldado; por fim, a Subsecção de Material com o chefe, o 2.º sargento, espingardeiros, soldados-serventes de metralhadoras e soldados. Na Subsecção de Oficinas, o chefe e um alferes, mecânicos e montadores, serralheiros, torneiros e latoeiros, eletricitas e vulcanizadores. Apresentaram-se também na esquadrilha inicial um rancheiro, fotógrafo, impedidos, sapateiros e um motociclista.

⁶² AHM, 1.^a Div., 35.^a Sec., cx. 1394, n.º 1.

⁶³ Norberto de Guimarães, relatório citado.

aviação seguirem o padrão inglês, pelo facto de o CEP estar subordinado ao Exército britânico.

Enquanto a esquadrilha inicial permanecesse em Portugal, o capitão José Joaquim Ramires, o piloto mais antigo, nomeado chefe dos pilotos, seria o responsável; o capitão Castilho Nobre, o chefe dos observadores; o tenente Bernardino dos Reis, o chefe dos serviços de engenharia; e o tenente Luís da Cunha e Almeida era nomeado para dirigir os serviços de secretaria⁶⁴.

Pouco tempo depois, Norberto de Guimarães já solicitava uma imensa relação de material aos governos francês e inglês para a constituição do grupo de esquadrilhas do CEP. Era necessário tudo: os aviões, motores, armamento e transportes. O Governo francês teria ainda que garantir um fornecimento mensal em aparelhos de caça e de 30% de aparelhos de regulação de tiro, seis hangares desmontáveis, tipo bessoneau, um automóvel panhard de 16 cavalos, bem como peças sobresselentes para um prazo de serviço ativo de três meses⁶⁵. Além disso, uma vez em Paris, fez os contactos possíveis e organizou a entrada do pessoal nas escolas de formação.

Guimarães projetou as suas esquadrilhas da seguinte forma: no mês de janeiro ou no início do mês de fevereiro seria organizado o primeiro grupo de esquadrilhas (de regulação de tiro e reconhecimento) com a necessidade de 26 pilotos, incluindo o comandante, o ajudante do comandante, seis pilotos por esquadrilha e dois pilotos de reserva por esquadrilha. Contava ter prontos 32 pilotos para o desempenho do serviço do primeiro grupo de esquadrilhas com mais seis pilotos de reserva. Com este quadro seria possível, segundo ele, garantir o serviço por três meses. Previa em maio ter necessidade de nova reserva de pilotos (quatro ou seis). O tempo médio de formação de cada um era de cinco meses. Logo, em maio deveriam ser necessários 32, 26 para a formação do segundo grupo de esquadrilhas e seis para a reserva do primeiro grupo de esquadrilhas. Chamou a

⁶⁴ AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 1791, n.º 4.

⁶⁵ Eis a lista de material a requisitar ao Governo francês: para o comando do grupo: um avião de caça Nieuport, com motor Gnôme de 150 cv, um avião de tiro, dois Breguet, um motor de *rechange* para cada um destes aparelhos. Para a esquadrilha de caça: seis aviões Spad com motor Hispano - Suíza de 150 cv, quatro aviões Nieuport com motor Gnome de 150 cv, um motor de *rechange* Hispano e outros Gnome. Para as esquadrilhas de regulação de tiro, catorze aviões Breguet e três motores de *rechange* Hispano. Os quinze aviões Breguet deveriam ser munidos dos mais perfeitos aparelhos de TSF e da mais completa instalação elétrica e de dispositivos para bombardeamento, três *voiturettes* «delage» (tipo *escadrille*), um camião de projetores «para voos de noute» tipo *aviation*. Quanto ao material a requisitar ao Governo britânico: nove camiões, quinze camiões para transporte de material, dois camiões de telegrafia e telefonia, um camião-gabinete fotográfico, dois camiões-oficina, um camião-gerador; dez carretas de atrelagem, sendo três para transporte de asas e uma para transporte de água; nove motocicletas, sendo quatro com *sidecar*, quarenta metralhadoras Vickers e vinte Lewis (AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 0071, n.º 7).

atenção para o problema das reservas de pilotos a partir de maio. A partir do mês de junho seriam precisos oito a dez pilotos por mês. Sugeriu que a sua formação fosse em escolas inglesas, visto que «os nossos aparelhos vão ser ingleses e a nossa aviação tem que estar intimamente ligada à aviação inglesa»⁶⁶. Contudo, as coisas não começaram bem, já que esteve à espera da chegada do pessoal para formação. Em julho de 1917 já o capitão informava «ser indispensável que os 11 pilotos observadores e mecânicos com o tenente de engenharia Bernardino Reis se apresentassem sob risco de retardar a sua instrução um mês». E reforçava: «Também seria indispensável que novos 12 pilotos se apresentem aqui a tempo de se apresentarem nas escolas de aprendizagem no 1.º de agosto»⁶⁷. Queixou-se que os pilotos, observadores e mecânicos se apresentaram com grande atraso. Reiterou que «perdi pelo menos dois meses em Paris, sem nada fazer, devido a esta inexplicável demora»⁶⁸. A formação do primeiro grupo de pilotos deslocado para França em julho de 1917 iniciou-se a 15 de agosto e durou até 20 de dezembro de 1917.

4. A instrução nas escolas francesas

Vejamos os moldes da instrução de pilotagem na França.

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

Figurava ainda a «instrução em aviões rápidos de caça». Iniciava-se num rolator, aeronave de fraca potência e com asas pequenas. Fazia algumas rodagens no campo de

⁶⁷AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 1015.

⁶⁸Norberto de Guimarães, relatório citado.

aviação, aprendendo o instruído a controlar a aeronave com os comandos para os pés. Depois de aprender a manter o aparelho em linha reta, passava para outro mais veloz onde aprendia a «manter a cauda do avião no ângulo apropriado».

Seguidamente, aprendia a descolar. A fase seguinte consistia em treinar noutro tipo de avião. O instruído teria de descolar e manter o avião em voo por breves momentos. Se esta etapa fosse alcançada com êxito, o próximo passo seria chegar aos 60 pés, manter-se em voo durante cinco a seis minutos e fazer uma boa aterragem. A meio da instrução pretendia-se que alcançasse os 300 ou 400 pés e percursos em linha reta superiores a duas milhas. Nesta fase, teria de adaptar-se ao vento de frente, de cauda e lateral, fazer algumas voltas e acrobacia. Finda esta etapa, o aluno era enviado para as *real flying machines*⁶⁹ onde executava todas as manobras anteriormente aprendidas até as conseguir realizar com perfeição. A formação terminava com o desligar e ligar o aparelho no ar com espirais a meio do voo.

Para a obtenção do *brevet* militar, teriam de ser feitas 3 provas. Duas delas consistiam em atingir uma localidade a uma hora de distância e regressar; a terceira obrigava à execução de um triângulo com aterragem obrigatória num dos vértices. Por fim, era necessário atingir por duas vezes a altitude de 7000 pés. Já como piloto-aviador, fazia uma passagem por escolas onde teria contacto com aviões Morane, Blériot ou Nieuport e aprendia a disparar sobre alvos no ar. Finalmente, era enviado para escolas de combate, onde aprendia o combate a solo e em formação e manobras *loop* e *slide*⁷⁰. Cada piloto percorria no GDE, campo de aviação onde se encontravam todos os pilotos vindos das escolas a fim de completarem o seu treino e aguardarem a sua partida para uma esquadrilha, um estágio de um a dois meses antes de chegar ao *front*.

Vejamos o percurso de instrução do tenente Santos Leite. Adquiriu o seu *brevet* civil na escola de Chartres, pelo Aero clube de França, em nome da FAI, em 22 de março de 1916. Nos dias 5 e 6 de fevereiro de 1916 fez dois voos a 2100 m de altitude e a 10 terminou as suas provas de *brevet* militar sob Farman. As provas consistiam numa viagem em um triângulo de 220 km: Chartres–Buc–Châteaudun–Chartres em 2 h 25 min a uma altitude de 700 m. O seu certificado registava 28 h 39 min com 191 aterragens. Ainda no mês de fevereiro seguiu para a escola de Pau, onde pilotou aviões Blériot, Moraine

⁶⁹ Carlos Serejo, «Escolas de aviação militar. Uma necessidade premente de formação que a Primeira Guerra Mundial impôs à aviação militar», *Mais alto*, ano LI, n.º 406, novembro-dezembro de 2013, p. 44.

⁷⁰ *Id.*, *ibid.*, p. 45.

Saulnier e Nieuport. Em maio realizou uma prova de altura de 2100 m sobre Nieuport, habilitando-o a pilotar aparelhos rápidos⁷¹. As provas para piloto-aviador militar na escola de Vila Nova da Rainha também consistiam numa viagem triangular de 200 km. Realizava-se igualmente uma prova de altura de pelo menos 2000 m⁷². Não se sabe com rigor se, efetivamente, estas provas se realizavam tal e qual como constavam no regulamento da escola, tendo em linha de conta as fragilidades e os problemas por nós já mencionados. Reconhecemos que a escola de pilotagem atribuía apenas o *brevet* civil. Inicialmente os alunos começavam a sua aprendizagem em escolas de aviação civil. Aí recebiam o certificado da FAI emitido pelo Aeroclube do país. Posteriormente frequentariam escolas militares onde iniciariam a instrução de combate aéreo, terminando nas escolas de especialização. Findo este percurso alcançariam o *brevet* de piloto militar⁷³.

Sigamos o relatório do chefe dos Serviços de Aviação do CEP, dado ser uma importante peça do desenrolar deste processo. Os alunos-pilotos estavam destinados às escolas de instrução de Juvisy, a completar o *brevet* em Farman, para posteriormente se transformarem em pilotos de Caudron, com o objetivo de obterem o respetivo diploma. Os oficiais Duvalle Portugal, tenentes Sarmiento de Beires, Castro Silva e António de Almeida, Olímpio Chaves, bem como os alferes José Pereira Gomes e Rosário Gonçalves, ingressaram na escola de Châteauroux a fim de, sendo pilotos de Farman, se transformarem em pilotos de Caudron e depois começarem o seu aperfeiçoamento sobre caudron bimotor (aparelho de regulação de tiro). Os capitães José Ramires e Luís da Cunha e Almeida, depois de terminado o seu aperfeiçoamento sobre Caudron bimotor, seguiram para a escola de Avord, onde fizeram o seu aperfeiçoamento sobre Nieuport. De lá seguiram, na 2ª quinzena de outubro, para a Escola de Combate e Acrobacia de Pau. O capitão Luís da Cunha e Almeida, após ter findado a instrução em Pau, juntamente com o alferes Paiva Simões, foram para a École de Tir Aérien em Caseaux. Já o alferes Salgueiro Valente acabou o seu aperfeiçoamento na Escola de Combate e Acrobacia de Pau na primeira quinzena de outubro, seguindo também para Cazeaux, onde obteve o seu *brevet de mitrailleur*. Em Paris, aguardou autorização para se deslocar para a escola de Istres, de aperfeiçoamento de voos de noite. O alferes Paiva Simões acabou no final de outubro o seu aperfeiçoamento em Pau. O tenente-piloto Ulisses Alves recebeu o diploma de piloto

⁷¹ *Revista Aeronáutica*, VI ano, n.º 1, janeiro-março de 1916, p. 4.

⁷² AHFA, Ordem do Exército, p. 636.

⁷³ Carlos Serejo, *op. cit.*, p. 43.

bombardeiro pela escola de aplicação de bombardeamento Aéreo de Crotoy, onde fez instrução e formação pratica em Sopwith⁷⁴.

Ao mesmo tempo que uns adquiriram o seu brevet de piloto-aviador militar em aparelho Caudron e aperfeiçoamento em Caudron G.IV, outros fizeram o seu aperfeiçoamento como pilotos de regulação de tiro e de caça. Na escola de Juvisy obtiveram em dezembro o seu *brevet*: José Cabrita, Carlos de Almeida, Santos Moreira, e Jones da Silveira. Fizeram o seu aperfeiçoamento sobre Caudron G.IV em Avord, na escola de aperfeiçoamento para o ensino de caça ou voo noturno para pilotos de bombardeamento. Seguiram para o GDE para treino e aperfeiçoamento em pilotos de regulação de tiro⁷⁵. No que diz respeito à instrução dos mecânicos, estes foram divididos em dois grupos. O primeiro era constituído por 12 elementos, os melhores enviados para oficinas de construção e reparação de motores de aviação. O segundo começou por uma escola de aviação a fim de se familiarizar com os motores, para depois ser enviado a uma oficina de construção. Após terem-se tornado mecânicos, fizeram um estágio nas grandes oficinas de aviação militar francesas de reparação de motores e células de Saint-Cyr⁷⁶. A instrução em França decorreu com alguns sobressaltos. Não é por acaso que Norberto de Guimarães, em entrevista ao jornal *O Século*, afirmava que, durante os quatro meses, os aviadores portugueses «foram acusados de emboscados»⁷⁷. Os capitães Joaquim Ramires e Luís da Cunha e Almeida, na escola de aperfeiçoamento de Châteauroux, estiveram quatro meses sem voar. Em setembro possuíam apenas trinta horas de voo e jamais tinham voado em «aparelhos tratores». A instrução na escola de Juvisy, onde estiveram dezasseis alunos-pilotos, era irregular devido à constante mudança de instrutor. Houve pilotos, os que se encontravam na escola de voos de noite em Istres, que, depois de findarem o seu aperfeiçoamento e estágio, ficavam sem nada para fazer. O chefe dos Serviços de Aviação queixou-se, no que respeita aos pilotos de Farman e aos alunos-pilotos de Farman, de que «não havia destino a dar-lhes». Por isso foram integrados nas escolas de aperfeiçoamento de monoplano e tiro aéreo⁷⁸.

Uma questão coloca-se inevitavelmente: se a formação nas escolas francesas se iniciou no dia 15 de agosto de 1917 como é possível no dia 26 de agosto, em doze dias apenas, o tenente de infantaria António Maria da Cunha e Almeida e o Tenente de

⁷⁴ Norberto de Guimarães, relatório citado.

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ Norberto de Guimarães, *O Século*, 5-1-1918, artigo citado.

⁷⁸ Norberto de Guimarães, relatório citado.

Engenharia Aurélio Castro e Silva tenham adquirido o brevet de piloto-aviador militar numa escola de aviação militar de Chartres⁷⁹? A situação é ainda mais surpreendente quando o tenente de engenharia José Sarmiento Beires e o alferes Picador Eduardo Rosário Gonçalves adquiriram o brevet de aviador no espaço de uma semana. Cremos que a explicação para o sucedido tem que ver com o período conturbado próprio do tempo de guerra em que é urgente a formação de pilotos-aviadores militares. A imprevisibilidade do fim do conflito levou a que fosse implementado um sistema de recrutamento e de instrução que possibilitasse a formação e instrução de pilotos-aviadores durante o conflito de forma a compensar as baixas⁸⁰.

A formação ia decorrendo, os meses, passando e não havia sinal de aeródromo, nem material para o grupo de esquadrilhas portuguesas. Não havia esquadrilhas portuguesas nem aeronaves para as constituir. Por este motivo Guimarães, em carta dirigida ao chefe do Estado-Maior do CEP, chamou a atenção para «a escolha imediata de um local de concentração de todo o meu pessoal, para onde eu o possa fazer seguir à medida que ele esteja disponível»⁸¹.

Durante a instrução do pessoal, sob sua responsabilidade, foi solicitado o material para os serviços de aviação portugueses. Norberto de Guimarães afirmou: «Durante o lapso de tempo indispensável para a instrução de todo este pessoal tratei de fazer as necessárias requisições de material (...) Fiz todas as *démarches* possíveis junto do Governo francês e do Governo inglês para a requisição do material. Fui pessoalmente ao comandante da aviação do 1.º Exército inglês para conseguir a sua interferência a fim de que nos fosse cedido o material necessário para os nossos serviços». Ficou acordado que o Governo inglês cederia o material de regulação de tiro à medida que o pessoal fosse formado; este, por sua vez, iria recebê-lo a Inglaterra. Quanto à aviação de caça, ficou assente que seria comprada ao Governo francês⁸². De facto, o nível de ambição do chefe dos Serviços de Aviação não se coadunava com a realidade existente. Não havia pessoal de reserva, fundamental para garantir o Serviço de Aviação, porque «o trabalho na aviação é duríssimo e a percentagem dos doentes é enorme» e por ser necessário «todos os meses admitir nas escolas de aprendizagem 3 a 4 oficiais a fim de não nos vermos mais tarde embaraçados

⁷⁹ AHM 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 1501.

⁸⁰ Carlos Serejo, *op. cit.*, p.43.

⁸¹ Norberto de Guimarães, relatório citado.

⁸² *Ibid.*

com falta de pilotos»⁸³. A instrução nas escolas francesas nem sempre foi eficaz, pautada pela instabilidade e por se arrastar no tempo. Para o primeiro grupo de esquadrilhas eram necessários 21 pilotos, 14 observadores e 27 mecânicos e montadores. Ora todos eles precisaram de formação nas escolas francesas, levando em média cinco meses. Começou mais tarde porque o pessoal se apresentou com atraso, já para não falar dos que nunca se chegaram a apresentar. A formação prolongou-se no tempo e por vezes ficou incompleta. Não é por acaso que o chefe dos Serviços de Aviação apenas conseguiu ter uma esquadrilha pronta em dezembro de 1917. O pedido do chefe do Estado-Maior do CEP ao chefe dos Serviços de Aviação para a organização do quadro de pessoal das esquadrilhas e a indicação do número das possíveis de formar data de março de 1917⁸⁴. Até à constituição da primeira decorreram oito meses.

Já a chefiar os Serviços de Aviação, o capitão desabafava em relação à sua nova missão, afirmando ser «tarefa árdua pois nada ou quase nada há legislado sobre o assunto»⁸⁵. E no início de 1918 declarava: «Se me perguntassem a minha opinião na altura diria que era uma loucura que sairá cara, é quase uma fantasia pretender montar os serviços de aviação do CEP»⁸⁶. Aceitara o encargo «porque sendo piloto, o mais antigo não desejava que alguém supusesse que queríamos evitar o perigo ou risco»⁸⁷.

Os observadores não foram admitidos nas escolas francesas: frequentaram o curso de observadores aéreos inglês. Porém, a formação ficou incompleta, visto que apenas fizeram quatro ou cinco horas de voo sem terem praticado regulação de tiro, fotografia aérea e reconhecimento. Norberto de Guimarães aguardara pela possibilidade de os seus oficiais observadores serem admitidos, em setembro de 1917, nas escolas francesas. Dois dos observadores tiveram de ser aproveitados como alunos-pilotos «para não perder as vagas que o Governo francês nessa data pôs à nossa disposição nas escolas»⁸⁸. Em novembro, sob o comando do major Castilho Nobre, partia finalmente para Inglaterra uma missão de dezasseis observadores para cursarem na escola do Royal Flying Corps de Hursley, estabelecimento onde concluíram a instrução em finais de dezembro. Seriam estes a assegurar o serviço durante dois a três meses. A partir de fevereiro seria necessária a

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ *Ibid.*

⁸⁵ AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx.71/07.

⁸⁶ Norberto de Guimarães, artigo citado.

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ Norberto Guimarães, relatório citado.

formação de mais observadores nas escolas inglesas na ordem dos dois a três oficiais por mês.

Em setembro muitos dos pilotos e mecânicos ainda se encontravam em instrução. Segundo o chefe dos Serviços de Aviação, «se o tempo o permitir, a maior parte destes alunos deverão receber o seu *brevet* militar por toda a quinzena do mês de novembro»⁸⁹. Note-se que em novembro de 1917 estão em formação nas escolas francesas 46 mecânicos e montadores. A escola de Vila Nova da Rainha tinha em formação 20 mecânicos desde o mês de junho. Aguardava há sete meses pela vinda de 20 praças de aerosteios e 5 carpinteiros. Por fim, nem os ingleses nem os franceses cederam os aviões. Guimarães desabafava que não podia «insistir que me sejam apresentados novos oficiais para alunos-pilotos sob o risco de amanhã não ter o que lhes dar que fazer»⁹⁰. Vários contactos foram feitos em novembro de 1917 com as autoridades francesas e inglesas para a obtenção dos meios necessários à ativação das esquadrilhas. Não foi tarefa fácil, pois, como relata, «fui mais de uma vez ao comandante de aviação do Primeiro Exército inglês para conseguir a sua valiosa interferência, a fim de que nos fosse cedido o material necessário para os nossos serviços»⁹¹.

Ainda em novembro solicitava ao chefe do Estado-Maior do CEP a admissão nas escolas inglesas de dezoito oficiais ou aspirantes a oficiais de modo a terminarem a sua formação em maio de 1918. A partir dos meses de janeiro e fevereiro era necessário formar mais pilotos; e, desde fevereiro, a admissão mensal de dois a quatro observadores. A ideia era pedir autorização para que os pilotos e mecânicos, à medida que terminavam a sua instrução, se apresentassem no comando da aviação inglesa do exército a que pertencia o CEP⁹².

Foi neste cenário que, em dezembro de 1917, Norberto de Guimarães informou o chefe do Estado-Maior do CEP que podia indicar-lhe «o destino a dar ao comando do 1.º grupo e 1.ª esquadrilha pois tudo estaria pronto a partir imediatamente»⁹³. A maioria do pessoal que integrou a primeira esquadrilha era aquele por ele requisitado quando da constituição da esquadrilha inicial. Comunicava ainda que a segunda e a terceira esquadrilhas estariam prontas um mês depois; para elas foi nomeado pessoal. A 15 de

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 1243.

⁹¹ Norberto de Guimarães, relatório citado.

⁹² *Id., ibid.*

⁹³ *Id., ibid.*

dezembro saiu uma ordem de comando em que foi determinada e mandada publicar a organização dos Serviços de Aviação, com a ressalva de que «esta organização entrará em vigor, apenas, quando oportunamente for determinado»⁹⁴.

Segundo o chefe dos Serviços de Aviação, a constituição das esquadrilhas teria de seguir o modelo inglês; daí a necessidade de organizar também o comando e o estado-maior do grupo. O comando era formado por um piloto, um observador, um oficial de engenharia, um amanuense, um mecânico e um montador. O estado-maior do 1.º Grupo de Esquadrilhas era composto de um comandante, um piloto, um observador, e por vários serviços: de saúde, de administração militar, de material, fotografia e telegrafia. Fazia ainda parte dele um sargento-ajudante, um primeiro-sargento, amanuenses, mecânicos e montadores, eletricitas, vulcanizadores, carpinteiros, serralheiros para metralhadoras, motociclistas, reparadores de instrumentos, *chauffeurs*, impedidos, rancheiros, clarins. A 1.ª Esquadrilha teria um comandante, oficiais-pilotos, oficiais-pilotos de reserva, observadores, observadores de reserva, mecânicos e montadores. À frente do comando do primeiro grupo de esquadrilhas de regulação de tiro estaria um grupo misto, porque a 1.ª Esquadrilha era de caça e a 2.ª e a 3.ª, de regulação de tiro. Fariam parte o piloto António de Sousa Maia, o observador capitão António Castilho Nobre e o oficial de engenharia adjunto, o tenente Bernardino Teixeira dos Reis. Seria ainda constituído por amanuenses, mecânicos e montadores. O comandante do estado-maior do 1.º Grupo, o capitão José Joaquim Ramires, o piloto Luís da Cunha e Almeida e o observador Carlos Eugénio de Vasconcelos. Integravam-no ainda os serviços de saúde, administração militar, material, fotografia, telegrafia, amanuenses, mecânicos e montadores, eletricista, vulcanizador e torneiro, serralheiro de metralhadoras. O comando da 1.ª Esquadrilha de Caça foi entregue ao capitão Santos Leite, cujos oficiais-pilotos eram os tenentes Lelo Portela, José Salgueiro Valente, Castro Silva, alferes Paiva Simões e Paulo de Sousa Gomes. O oficial-piloto de reserva, o tenente Almeida Pinheiro. A esquadrilha fazia-se ainda acompanhar por nove mecânicos e montadores. Quanto à 2.ª Esquadrilha de Regulação de Tiro, o comandante era o capitão Alfredo Duvalle Portugal, e os oficiais-pilotos, tenentes António da Cunha e Almeida, José Sarmento de Beires, José Cabrita, alferes Pereira Gomes e Roby de Miranda. Acresciam o piloto de reserva Ulisses Alves, bem como seis oficiais-observadores e nove mecânicos-amanuenses. Por fim, a 3.ª Esquadrilha de Regulação de Tiro tinha por comandante António da Silva e Almeida, por pilotos de reserva os tenentes

⁹⁴ *Ibid.*

Olímpio Ferreira Chaves, Rosário Gonçalves, Jones da Silveira, os alferes Santos Moreira e Metelo Lis Teixeira; também seis oficiais-observadores e nove mecânicos e montadores. Os depósitos e oficinas seriam integrados por treze mecânicos e montadores, um vulcanizador, um reparador de instrumentos de precisão, serralheiro-ferreiro, *entaillage*⁹⁵.

A 1.^a Esquadrilha de Caça estava pronta. Contudo, a Grã-Bretanha não deu resposta. Em dezembro recusara-se a fornecer o material para as esquadrilhas portuguesas, consistindo em dez aviões de caça, material rolante e volante, dispositivos para bombardeamentos noturnos, regulação de tiro e fotografia aérea, peças e material sobresselente para montar uma pequena oficina e metralhadoras para os aviões de caça⁹⁶.

Na verdade, Norberto de Guimarães apresentou um projeto, nomeou pessoal para a formação das esquadrilhas, pese embora as dificuldades no recrutamento. Mas como se iria garantir o aprovisionamento futuro das esquadrilhas em material e pessoal? na sua perspectiva, o CEP poderia ter um grupo de esquadrilhas de regulação de tiro, composto de três esquadrilhas de sete pilotos cada uma. Mas para um ano de serviço seriam precisos 210 aparelhos, 72 pilotos, 30 observadores e 80 mecânicos e montadores⁹⁷.

Note-se que se apresentaram 55 oficiais nos serviços de aviação em França mas apenas 34 pertenceram efetivamente àquele serviço. Apenas 13 pilotos integraram esquadrilhas francesas. Em dezembro de 1917, Norberto de Guimarães declarou que tinha 16 pilotos completamente aptos para o serviço no *front*, quatro alunos-pilotos que ou terminavam o brevet em 15 dias ou eram «irradiados por inaptos», 6 alunos que só estarão completamente prontos no mês de abril de 1918 e 1 aluno-piloto hospitalizado⁹⁸.

5. O estágio no GDE e o serviço no *front*

Perante esta situação, isto é, inviabilizado o projeto inicial de constituição de um serviço de aviação, qual foi a saída encontrada para este impasse? Chegou-se a um acordo com o Exército francês. O general comandante-chefe dos exércitos franceses do Norte e Nordeste autorizou que os pilotos e mecânicos portugueses se alistassem nas esquadrilhas francesas já operacionais. Para que pudessem ser aí incorporados, teriam de integrar um

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ *Ibid.*

⁹⁷ *Id.*, artigo citado.

⁹⁸ Norberto de Guimarães, relatório citado.

estágio no centro de treinos do GDE (Groupe des Divisions d'Entraînement) sediado em Plessis-Belleville. O objetivo seria fazer um estágio intensivo e adquirir prática de voo num determinado tipo de avião. Cerca de 31 pilotos e mecânicos foram encaminhados para um estágio especial preparatório no GDE. Norberto de Guimarães decidiu, atendendo à necessidade que os pilotos tinham em praticar em «esquadrilhas do *front*» de maneira a que todos eles «tomassem conhecimento da tática da aviação, e de todos os métodos, de regulação de tiro, reconhecimento, fotografia aérea, ligação de infantaria, combate e etc. e de não ficarem sem nada para fazer»⁹⁹, solicitou ao subsecretário de estado da Aeronautique Militaire a sua colocação para estágios em esquadrilhas francesas.

A sua ideia era enviar grupos de dois ou três pilotos, juntamente com mecânicos e montadores. Visava-se praticar com pilotos antigos e com experiência de aviação de guerra. Assim que o seu aperfeiçoamento tivesse terminado, os pilotos seguiam com os seus mecânicos para as esquadrilhas das suas especialidades. Depois de adquirido «o desembaraço necessário» juntar-se-iam aos pilotos numa esquadrilha do Exército francês composta de Breguets e Spads¹⁰⁰. Segundo o chefe dos Serviços de Aviação havia o compromisso por parte do comandante do Grupo de Combate n.º13, major Fécamp, e do Ministério da Guerra francês, de que, uma vez concluídos os seus estágios nas esquadrilhas francesas, os pilotos lusos seriam reunidos numa esquadrilha cujo comando seria entregue a um capitão português. A esquadrilha seria incorporada no grupo do comandante Fécamp. Esta seria a solução mais adequada na sua perspectiva, pois o CEP teria «um núcleo de pilotos e mecânicos capazes de organizar entre nos esta nova arma»¹⁰¹.

O ministro da Guerra, porém, não concordou com a proposta do Governo francês e tencionava fazer regressar os pilotos a Portugal. É nesta altura que Norberto de Guimarães se oferece como piloto na Aviação francesa. Interessava-lhe que os aviadores militares portugueses adquirissem experiência e conhecimentos que tivessem implicações para o desenvolvimento futuro da aviação militar portuguesa. Não é por acaso que exigiu aos seus pilotos um relatório da organização e execução do serviço das esquadrilhas onde estavam inseridos; e informa que esses relatórios são obrigatórios, sob pena de o estágio não ser considerado válido. No seu relatório é perceptível a sua intenção de aproveitar ao máximo

⁹⁹ *Id., ibid.*

¹⁰⁰ Uma carta do diretor da aeronáutica militar francesa ao coronel Ortigão Peres, adido militar de Portugal, datada de 30 de novembro de 1917, referia que os 31 pilotos e mecânicos iriam para as esquadrilhas francesas, autorizados pelo general comandante-chefe do Exército do Norte e Nordeste, depois de terminado o seu aperfeiçoamento no Groupe de Divisions d'Entraînement (Norberto de Guimarães, relatório citado.)

¹⁰¹ *Ibid.*

a formação nas escolas francesas, bem como a oportunidade de os pilotos fazerem estágios no GDE e praticar nas esquadrilhas do *front*. No último trimestre de 1917 foi conseguida a integração de treze pilotos no Groupe des Divisions d'Entraînement.¹⁰² Mas não só foi difícil integrar os pilotos no GDE, como essa permanência se prolongou para além do previsto. À medida que a instrução ia terminando nas escolas de formação francesas, os instruendos eram direcionados para o GDE, o depósito geral a que ficavam adidos todos os aviadores franceses antes de serem dados como prontos a partir para o *front*. O capitão Guimarães fez várias tentativas para introduzir os seus pilotos no *front*, não obstante as dificuldades para o fazer. Os capitães Luís e António da Cunha e Almeida, Duvalle Portugal e o tenente Castro Silva tinham terminado o seu aperfeiçoamento em Pau e não foram enviados, como estava previsto, para o GDE. O tenente Olímpio Chaves já tinha terminado o seu aperfeiçoamento há um mês na escola de Châteauroux e também ainda não tinha sido enviado¹⁰³. Quando tudo parecia estar encaminhado para os pilotos portugueses seguirem para a frente de batalha, o capitão Luís da Cunha e Almeida, o oficial mais antigo, comunicou ao chefe dos Serviços de Aviação que os pilotos não poderiam seguir para o *front* antes de um treino mínimo de um mês.¹⁰⁴ O piloto Luís da Cunha e Almeida passou por quatro escolas francesas. Foi chefe de missão no GDE durante dois meses, dos pilotos e dos mecânicos.

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

¹⁰² Os treze pilotos eram: capitão Óscar Monteiro Torres; tenente Pedro Emílio Jones da Silveira; alferes Eduardo Santos Moreira; tenente José Francisco Antunes Cabrita; capitão José Joaquim Ramires; alferes João Salgueiro Valente; tenente Ulisses Augusto Alves; tenente Pereira Gomes Júnior; tenente António de Sousa Maia; tenente José Barbosa Santos Leite; alferes Alberto Lello Portela; tenente António da Cunha e Almeida; tenente Luís da Cunha e Almeida.

¹⁰³ AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 1243.

¹⁰⁴ Norberto de Guimarães, relatório citado.

dezembro de 1917, Sousa Maia, Santos Leite e Lelo Portela partiram finalmente do GDE para a Esquadrilha Spa 124. O capitão Lelo Portela acabou por completar o estágio mais longo no *front*, passando mais de seis meses na esquadrilha de caça Spa 124.

Em março de 1918, os tenentes Ulisses Alves e Pereira Gomes, da Equipa Sopwith, regulação de tiro e infantaria, ainda não tinham sido enviados para o GDE, bem como a equipa Spad, combate e proteção de exército, constituída pelos tenentes Paiva Simões e Castro Silva, com a agravante de estes últimos ainda não terem pilotado o avião Spad. A equipa Breguet, fotografia e reconhecimento de exército a longas distâncias, formada pelos capitães Luís e António da Cunha e Almeida e Alfredo Duvalle Portugal, também nunca tinha pilotado a aeronave e na altura não havia aparelhos disponíveis para poder treinar. A segunda equipa Spad, composta pelo alferes Paulo de Sousa Gomes e pelo tenente Olímpio Ferreira Chaves, ainda não estava disponível para seguir para o *front*. O piloto alferes Pereira Gomes permaneceu três meses no GDE, quando todos os pilotos franceses do seu turno de instrução já tinham partido para o *front*. O alferes Ulisses Alves havia três semanas que estava para partir e não fora; os capitães Luís e António da Cunha e Almeida, «com 100 horas de voo cada um igualmente vêm os dias passar sem partir». O capitão Duvalle Portugal e o tenente Olímpio Chaves também lá se encontravam¹⁰⁵. Como se vê, o chefe dos serviços de aviação enfrentou na sua missão muitos obstáculos. Mesmo depois da insistência junto do comandante do GDE, a situação não evoluía favoravelmente aos seus intentos, chegando o capitão a dirigir-se ao Bureau des Alliés insistindo para que os pilotos partissem. Conseguir que os seus pilotos fossem enviados para o GDE não foi tarefa fácil, até mesmo com os mais experientes como Santos Leite e Lelo Portela.

A ida dos portugueses para as unidades de primeira linha também foi um processo lento. O tenente Pereira Gomes Júnior chegou à esquadrilha Salmson 263 em abril de 1918. Já o alferes Santos Moreira estava integrado na esquadrilha Sopwith 278, na qual fez algumas descolagens e aterragens, bem como alguns voos de observação e *réglages* sobre as linhas *pilote de réglage*. Os tenentes Sousa Maia, Lelo Portela e Santos Leite acabaram juntos na esquadrilha Spa 124 a pilotar o avião Spad VII, em dezembro de 1917.¹⁰⁶ O piloto Lello Portela sofreu um acidente em março de 1918, ficou seriamente ferido quando

¹⁰⁵ *Ibid.*

¹⁰⁶ Para visualizar quais foram as esquadrilhas e os aviões pilotados pelos pilotos aviadores portugueses, veja-se o anexo n.º 2.

o seu Spad se virou na aterragem quando regressava de uma missão¹⁰⁷. Os seus acamaradas deixaram a esquadrilha em abril de 1918 e Lello Portela três meses mais tarde, em julho de 1918. Consta que em novembro de 1917 já tinha tido alguma acção no N.º 10 Squadron Royal Flying Corps. Distinguiu-se em vários combates, em particular no dia 31 de maio de 1918 onde atacou um *drachen* inimigo obrigando o observador a saltar de paraquedas. Foi condecorado com a cruz de guerra francesa pelo general comandante do 4º exército francês.¹⁰⁸ Tornou-se ainda um *Chevalier de la Légion d'Honneur* e foi-lhe atribuída a Cruz de Guerra francesa com Palma. Portugal atribuiu-lhe a Cruz de Guerra 1ª Classe no dia 26 de março de 1919.¹⁰⁹ O tenente Luis da Cunha e Almeida, foi chefe dos pilotos e mecânicos que se encontravam no DGE durante dois meses. Fez parte da esquadrilha Spa 79 e «mereceu do seu Comandante os melhores louvores pela maneira como desempenhou as missões sobre as linhas, conduzindo o seu avião com um tal sangue-frio»¹¹⁰.

Não só foi difícil a integração dos aviadores portugueses no GDE, como a sua permanência foi pautada por episódios desagradáveis. Houve um conflito entre pilotos portugueses, o capitão Ribeiro da Fonseca, o tenente Brito Pais, os alferes José Cabrita, Felgueiras, Sousa Santos Moreira e Jones da Silveira, destacados na Divisão Caudron, e as autoridades militares francesas. Os pilotos em questão acusavam o segundo-comandante do GDE de desconsideração. Segundo estes oficiais, o motivo da discórdia prendia-se com a má qualidade dos alojamentos distribuídos. O tenente Brito Pais e os Alferes Felgueiras e Sousa recusaram receber instrução de voo, manifestando a vontade em deixar o Serviço de Aviação. Foram irradiados da aviação por motivo disciplinar. Os restantes três reconsideraram e deram continuidade à sua instrução no GDE¹¹¹. Para Norberto de Guimarães, este caso teve particular gravidade por acontecer num espaço onde se encontravam os pilotos prontos para a frente de batalha. Os acontecimentos poderiam prejudicar a imagem dos militares portugueses se não fosse resolvido a tempo. Receava-se que passasse a imagem «de emboscados que só voam para se darem ao prazer da aviação recusando-se a fazê-lo quando ele deve ser utilizado na guerra»¹¹².

Por que razão os ingleses e os franceses não cederam o material aeronáutico para a constituição das esquadrilhas portuguesas depois do previamente acordado? Por que

¹⁰⁷ Jon Guttman, *SPAD 124 Lafayette Escadrille, American Volunteer Airmen in World War I*, Aviation Elite Units, Osprey Publishing, Great Britain, 2008, p. 104.

¹⁰⁸ Norberto de Guimarães, relatório citado.

¹⁰⁹ Jon Guttman. *op. cit.*, p.106.

¹¹⁰ Norberto Guimarães, Relatório citado.

¹¹¹ *Id., ibid.*

¹¹² *Id., ibid.*

motivo existiram tantas resistências e contrariedades durante a formação dos militares portugueses nas escolas francesas?

Se é aceite que quer uns quer outros tivessem dificuldade em ceder o material devido às naturais carências próprias do tempo de guerra, também é verdade que os ingleses nunca tiveram muito interesse na participação lusa no conflito, como já antes amplamente referimos. Como notou Norberto de Guimarães, «não há nenhuma nação beligerante, aliada ou inimiga capaz de satisfazer às necessidades da sua aviação, quer em pessoal, quer em material»¹¹³. Os franceses, perante a impossibilidade de Portugal formar um serviço aéreo de apoio às tropas, permitiram que o chefe dos Serviços de Aviação concretizasse o seu desejo: ver os seus pilotos na primeira linha do campo de batalha. Porém, o caminho até lá chegar foi longo e sinuoso.

Em artigo escrito para *O Século em janeiro de 1918*, Norberto de Guimarães afirmava: «Se tínhamos alguma aviação não era a verdadeira aviação militar. Era preciso fazê-la e organizá-la militarmente»¹¹⁴.

As escolas de formação francesas não admitiam militares que tivessem anteriormente recebido instrução de piloto-aviador¹¹⁵. Quando os pilotos chegaram à França tiveram de fazer a instrução *ab initio*, mesmo aqueles que supostamente eram já pilotos militares, caso dos militares formados em Vila Nova da Rainha. Os irmãos António e Luís da Cunha e Almeida fizeram o curso de pilotagem na Escola de Aeronáutica Militar em 1917, mas obtiveram o *brevet* de piloto militar mais tarde pela escola de Chartres, depois de terem passado pelas escolas de aperfeiçoamento. Nestas pilotaram uma série de aparelhos, desde os Caudron aos caças Nieuport 13 e 15, passando pelos bombardeiros Breguet. Estiveram no GDE antes da sua chegada a 25 de fevereiro de 1918 à esquadrilha SPA 79 (lobos) equipada com aviões Spad e Breguet¹⁴. Houve pilotos que mais tarde integraram as esquadrilhas francesas, não receberam qualquer instrução de voo na escola de Vila Nova da Rainha e seguiram diretamente para as escolas francesas. Os tenentes Jones da Silveira, Antunes Cabrita, Pereira Gomes e o alferes Santos Moreira (quatro dos treze pilotos que vieram a integrar as esquadrilhas francesas) obtiveram na escola de Juvisy, no mês de dezembro, o seu *brevet*. Fizeram o seu aperfeiçoamento sobre Caudron

¹¹³ *Id.*, artigo citado.

¹¹⁴ *Ibid.*

¹¹⁵ Carlos Serejo, *op. cit.*, p. 44.

G.IV em Avord e posteriormente seguiram para o GDE para treino e aperfeiçoamento em pilotos de regulação de tiro.

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

Pensamos que, na perspectiva dos franceses, os pilotos lusos provavelmente não estavam preparados para combater na frente de batalha. O próprio Norberto de Guimarães admitiu que não reuniam as condições para estar na frente de batalha: «A aviação é uma arma complexa exigindo uma elite de qualidade e um grau de conhecimento elevado. Aqueles que têm a infelicidade de não possuírem estas qualidades e conhecimentos podem chegar a voar mas ficam na cabeça do rol para se matarem por acidentes, devido sobretudo a não conhecerem intimamente a delicada máquina que montam»¹¹⁶.

Para Portugal estar no *front* seria necessário que tivesse pilotos, observadores, montadores, material organizado e capaz de constituir o número de esquadrilhas necessárias ao CEP; que fosse capaz de garantir o seu aprovisionamento futuro em material e pessoal. Norberto de Guimarães vai mais longe quando afirma que para estar no *front* era preciso que Portugal lá fosse necessário¹¹⁷. Argumentou que a aviação portuguesa não tinha lugar no CEP porque a aviação que a este compete era sobretudo de regulação de tiro. Era, portanto, preciso que o CEP dispusesse de artilharia pesada. Mas as baterias pesadas, «aquelas que têm tido mais necessidade de regulação de tiro por aviso têm sido e são inglesas»¹¹⁸.

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

¹¹⁶ Norberto de Guimarães, artigo citado.

¹¹⁷ *Ibid.*

¹¹⁸ *Ibid.*

O capitão Óscar Monteiro Torres foi o primeiro piloto português colocado em unidades de combate na França, em novembro de 1917. Também foi o primeiro português a perecer nos céus europeus. Todos os pilotos, excepto Santos Leite, iniciaram a sua aprendizagem na Inglaterra numa escola civil em Ruffy-Baumann para posteriormente terem formação no Reserve Squadron n.º 11 do Royal Flying Corps, Northolt School. Foi a crescente necessidade de pilotos e a falta de resposta por parte da Central Flying School que levou ao recurso a escolas civis. Esta solução pautou-se em muitos casos por uma formação deficiente devido à fraca qualidade dos instrutores e ao tipo de aparelho utilizado na instrução. A batalha do Somme, em que ao longo de quatro meses o Royal Flying Corps perdeu 782 aparelhos, 381 pilotos e 192 observadores, é um exemplo da incapacidade britânica em formar adequadamente pilotos militares¹¹⁹. O tenente de Cavalaria Óscar Monteiro Torres, juntamente com Lello Portela e Sousa Maya, tornaram-se pilotos-aviadores civis em apenas vinte e seis dias¹²⁰.

Na primeira semana de fevereiro de 1918, o ministro da Guerra, general António de Freitas Soares, enviou um telegrama ao estado-maior do CEP em que mandava regressar todo o pessoal do Serviço de Aviação. Foi invocada, como razão para tal, o facto de quer franceses quer ingleses negarem o material prometido. O capitão Norberto de Guimarães transmitiu ao ministro os inconvenientes do regresso repentino do pessoal sob as suas ordens. Perante tal facto, o ministro deu nova ordem de forma a que «a saída do nosso pessoal não fosse tão notada e mal julgada»¹²¹. Perante esta decisão, Guimarães decidiu apresentar uma proposta de organização de uma esquadrilha portuguesa no *front* francês. A proposta foi rejeitada. No seu relatório Guimarães explica o porquê da demora em enviar para Portugal o pessoal da aviação que estava sob as suas ordens: «a dedicação pelo Serviço de Aviação e a vontade que tinha de ver no *front* todos os meus pilotos»¹²². Nesta altura, a situação dos pilotos portugueses era a seguinte: na zona de guerra e na Esquadrilha Spd 124 encontravam-se os capitães António Maia e Santos Leite e o tenente Lelo Portela; na 158, o Capitão José Joaquim Ramires e o tenente Salgueiro Valente; na Spo 278, o tenente Jones da Silveira e o alferes Santos Moreira; e na Breguét 208, o tenente José Cabrita. Acresciam: no GDE, prontos a partir imediatamente para o *front*, os alferes Pereira Gomes, Ulisses Alves, Paiva Simões e Paulo de Sousa Gomes; no GDE, a

¹¹⁹ Carlos Serejo, *op. cit.*, p. 45.

¹²⁰ AHM 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 440/1

¹²¹ Norberto Guimarães, relatório citado.

¹²² *Ibid.*

partir dentro de oito dias, o capitão Luís da Cunha e Almeida, Duvalle Portugal, António Almeida, Tenente Olímpio Chaves e Castro Silva; na escola de Avord, ainda em aperfeiçoamento para pilotos de regulação de tiro, os alferes Lis Teixeira, Thedim de Sousa Lobo e Roby de Miranda; na escola de Châteauroux, terminando o seu *brevet*, o aluno-piloto tenente Roque de Aguiar. O restante pessoal encontrava-se ou sob as ordens do chefe do Serviço de Aviação ou em escolas e oficinas sob as ordens da Inspeção das Escolas¹²³. O chefe dos Serviços de Aviação esperava com expectativa que todos os seus pilotos fossem integrados nas esquadrilhas francesas por isso retardava o envio dos seus subordinados. No mês de abril, Sousa Maya e Santos Leite deixavam a esquadrilha Spa 124, depois de quatro meses ao seu serviço. Enquanto Norberto de Guimarães autorizava as guias de marcha para alguns militares se apresentarem em Lisboa, em junho, os pilotos tenentes Ulysses Alves e José Pereira Gomes apresentavam guia de marcha para a Esquadrilha Sopwith 263 do 7º exército francês (Alsacia). Finalmente era dada ordem de partida para a esquadrilha Spa 79 onde se integrava o capitão Luis da Cunha e Almeida.

No mesmo mês de fevereiro de 1918, Norberto de Guimarães solicitou a sua ida para o GDE, a fim de poder seguir para o *front*. Terminou o seu estágio a 31 de março em Le Crotoy¹²⁴. A ordem do chefe do estado-maior do CEP foi que «todos os pilotos que estavam no *front* a fazerem um estágio, o completassem e todos aqueles que ainda o não tinham feito o fossem fazer»¹²⁵. Os meses foram passando sem que ninguém regressasse a Portugal. Em 26 de maio foi recebida nova ordem de regresso. Perante isso, o capitão Guimarães comunicou a resolução do Governo português à Aeronáutica militar francesa e ofereceu-se-lhe como piloto voluntário.

Um mês depois, em junho de 1918, Norberto de Guimarães dirigia-se ao ministro da Guerra nestes termos: «Norberto de Guimarães, capitão de artilharia, piloto-aviador militar e chefe dos Serviços de Aviação do CEP, tendo terminado a sua função junto do referido CEP (...)tendo conseguido sob a sua responsabilidade dotar o nosso exército com um pessoal de aviação, composto de dezenas e dezenas de pilotos, observadores, mecânicos, montadores, eletricitas, cujas aptidões e competências técnicas estão bem atestadas pelos certificados que cada um obteve, nas escolas e oficinas francesas (...) desejando fazer serviço numa esquadrilha francesa, como simples piloto, sem vencimento algum especial, durante a duração da guerra e até à duração de unidades de aviação

¹²³ AHM, 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 71/07.

¹²⁴ Norberto de Guimarães, relatório citado.

¹²⁵ *Ibid.*

portuguesas, na frente, ou no caso de isto ser impossível de acontecer ser aproveitado como oficial da sua arma no CAPI ou no CEP ou que lhe seja permitido fazer um estágio, aliás já autorizado pelo Governo francês»¹²⁶. Terminou o seu estágio a 31 de março na Escola de Bombardeamento Aéreo de Crotoy¹²⁷. Em julho chegava definitivamente ao fim a cooperação dos pilotos militares portugueses na frente ocidental.

¹²⁶ AHM 1.ª Div., 35.ª Sec., cx. 1243.

¹²⁷ Norberto de Guimarães, relatório citado.

CONCLUSÃO

A intervenção de Portugal na Grande Guerra apresentou-se como uma opção estratégica. As ameaças de que Portugal era alvo e as fragilidades que se faziam sentir motivaram os políticos republicanos a constituir um corpo militar para a frente de combate a fim de auxiliar os Aliados.

Uma das razões invocadas pelo Governo republicano para a entrada no conflito foi o problema colonial. O império português na África era disputado por britânicos e alemães e era palco de ataques militares. Portugal teria de conquistar um lugar no concerto das nações para que pudesse participar no processo de reordenamento do pós-guerra, de forma a garantir a soberania futura de Portugal sobre aquelas paragens.

Mas a defesa do império colonial não constituiu nem o único nem o principal objetivo da beligerância nacional. De facto, o único apoio internacional capaz de garantir, de certo modo, a integridade e a soberania do estado português era a Grã-Bretanha. Mas a dependência económica e política de Portugal em relação ao seu aliado tornava o país mais fraco e vulnerável às muitas ameaças que se faziam sentir. Portugal pretendeu, com a beligerância, fugir a essa subalternidade, pois esta permitir-lhe-ia a entrada no clube dos futuros negociadores da paz.

A sombra do «perigo espanhol» também motivou a entrada no conflito. As conspirações monárquicas no intuito de derrubar a República portuguesa e o desejo de uma Península unificada sob a realeza espanhola, fazendo renascer a ideia da união ibérica, eram uma realidade. Ora, o apoio inglês traria a vantagem de individualizar o Estado português no contexto peninsular.

Mas a Grã-Bretanha não tinha nenhum interesse na participação de Portugal na guerra. Assim, a participação ativa nas operações militares dos Aliados foi pautada por uma série de dificuldades e contratempus impostos pela Grã-Bretanha, cujo objetivo era não permitir que Portugal se tornasse um país beligerante autónomo durante a contenda. Porém, seria forçada a apoiar a participação portuguesa. Por um lado, devido ao pedido francês a Portugal de fornecimento de material de artilharia; por outro, porque, no contexto de represálias económicas entre as potências em conflito e a guerra submarina,

no dia 16 de fevereiro de 1916 Portugal foi autorizado nos termos da aliança a requisitar os navios alemães. Como consequência desta ação, sobreveio a declaração de guerra pela Alemanha, a 9 de março. Foi o apoio da França e o difícil e insistente trabalho diplomático de Portugal que possibilitaram a presença do corpo de exército em terras gaulesas.

Estabeleceu-se uma convenção militar de forma a coordenar a participação de Portugal na guerra, sendo assinada a 3 de janeiro de 1917 entre Portugal e a Grã-Bretanha. Propunha a presença de um corpo de exército de duas divisões com 55 000 homens, com um corpo de artilharia pesada e esquadrilhas aeronáuticas. O CEP, uma vez chegado à Flandres, manteve-se incompleto, pois carecia de artilharia pesada e aviões, que não foram cedidos pelos ingleses.

A entrada de Portugal na guerra não é pacífica. A situação de Portugal já é especialmente frágil e o advento da guerra mundial vai alterar profundamente a política externa portuguesa. O essencial passará a girar em redor da guerra, e correntes políticas anteriormente divididas entre si unem-se contra a entrada no conflito. Os governos vão-se sucedendo, uns a favor e outros contra a beligerância. O país presencia inúmeros episódios de instabilidade e violência. Dão-se motins e atos de sabotagem sobre estabelecimentos militares. Depressa a escassez de alimentos e bens de primeira necessidade se fez sentir com o eclodir do conflito mundial.

A instabilidade social, em especial nos anos de 1916 e 1917, foi provocada precisamente pelo aumento do custo de vida. As formas de luta e de contestação foram as greves, os tumultos e os assaltos a lojas e armazéns.

A oficialidade era, na sua maioria, contra a guerra. Logo, a preparação militar não foi planeada, e muitas ordens governamentais foram tardiamente cumpridas. Quanto ao armamento, a introdução do aço no fabrico de armas não teve expressão em Portugal. A falta de conhecimentos técnicos e de quadros especializados não permitiu senão a produção de armamento ligeiro. A dependência em relação ao exterior era flagrante. Muito dificilmente o país conseguiria satisfazer as suas necessidades em matéria de guerra, já que as próprias potências beligerantes também tinham grandes carências de material.

A instabilidade política que o regime republicano viveu também foi muito prejudicial ao prosseguimento das reformas militares que se tentaram levar a cabo. Em

1914, no seio do Exército português, havia um completo desconhecimento do que seria o teatro de guerra europeu. Portugal não tinha qualquer tradição de envolvimento militar além-fronteiras.

A necessidade de criar um serviço aéreo de apoio às tropas que já tinham partido para a França implicou a preparação de um grupo de esquadrilhas. Havia que criar uma esquadrilha inicial, com o fim de mobilizar o pessoal necessário aos quadros de uma aviação militar.

Por fim, após tentativas goradas, no verão de 1917 surgiu oficialmente um Serviço de Aviação anexo ao CEP, e uma esquadrilha inicial de aviação, com sede no Quartel de Artilharia 1, em Lisboa. O capitão-aviador Norberto de Guimarães foi nomeado, por despacho do ministro da Guerra, a 2 de julho, chefe daquele Serviço, com sede em Paris. Concomitantemente, cabia a este oficial a responsabilidade de orientar a instrução do pessoal navegante e mecânico em escolas francesas e de organizar o número de esquadrilhas necessárias.

A falta de pessoal era, de facto, um problema. Saliente-se que, em 1916, existia um número muito reduzido de pilotos, a escola de Vila Nova da Rainha não tinha aeroplanos, tudo no que se refere à aviação estava numa fase muito incipiente. A instrução ministrada na escola era essencialmente livresca. Na realidade, os pilotos não eram preparados para um cenário de guerra, pois as aulas não se baseavam em voo noturno, bombardeamento, regulação de tiro de artilharia, ligação da infantaria, caça compreendendo acrobacia e tiro aéreo. Não se ensinava tática nem estratégia por falta de pessoal qualificado. Deve também acrescentar-se que o primeiro curso de pilotagem foi influenciado pelas deficientes características aeronáuticas do aeródromo de Vila Nova da Rainha, bem como pelas dificuldades na obtenção de alguns *brevets*.

Neste contexto, quando os pilotos chegaram à França tiveram de fazer a instrução de raiz, mesmo aqueles que supostamente eram já pilotos militares, caso dos militares formados em Vila Nova da Rainha, que, mesmo tendo feito o curso de pilotagem na Escola de Aeronáutica Militar em 1917, obtiveram o *brevet* de piloto militar mais tarde nas escolas francesas.

A instrução na França decorreu com alguns sobressaltos. Era irregular, por vezes ineficaz e instável. Prolongou-se bastante e por vezes ficou incompleta. Não foi por acaso que o chefe do Serviço de Aviação apenas conseguiu ter uma esquadrilha pronta

em dezembro de 1917. O pedido do chefe do Estado-Maior do CEP a Norberto de Guimarães para a organização do quadro de pessoal das esquadrilhas e a indicação do número das que seria desejável formar data de março de 1917. Até à constituição da primeira decorreram oito meses. Embora a 1.^a Esquadrilha de Caça estivesse pronta, a Grã-Bretanha não deu resposta. Em dezembro recusara-se a fornecer o material para as esquadrilhas portuguesas, consistindo em dez aviões de caça, material rolante e volante, dispositivos para bombardeamentos noturnos, regulação de tiro e fotografia aérea, peças e material sobresselente para montar uma pequena oficina e metralhadoras para os aviões de caça.

Inviabilizado o projeto inicial de constituição de um serviço de aviação chegou-se a um acordo com o Exército francês. O general comandante-chefe dos exércitos franceses do Norte e Nordeste autorizou que os pilotos e mecânicos portugueses se alistassem nas esquadrilhas francesas já operacionais. Para que pudessem ser aí incorporados, teriam de integrar um estágio no centro de treinos do GDE, sediado em Plessis-Belleville. O objetivo seria fazer um estágio intensivo e adquirir prática de voo num determinado tipo de avião. Cerca de 31 pilotos e mecânicos foram encaminhados para um estágio especial preparatório no GDE. Mas não só foi difícil integrar os pilotos no GDE, como essa permanência se prolongou para além do previsto.

A ida dos portugueses para as unidades de primeira linha também foi um processo lento. Em meados de abril de 1918 ainda eram integrados pilotos nas esquadrilhas francesas. Apresentaram-se 55 oficiais no Serviço de Aviação na França, mas apenas 34 a ele pertenceram efectivamente àquele serviço. Apenas 13 pilotos integraram esquadrilhas francesas.

Já em pleno governo Sidónio Pais, na primeira semana de fevereiro de 1918, o ministro da Guerra, general António de Freitas Soares, enviou um telegrama ao estado-maior do CEP mandando regressar todo o pessoal do Serviço de Aviação. Mas Norberto de Guimarães prolongou a permanência dos seus pilotos na França. Tinha intenção de aproveitar ao máximo a formação nas escolas francesas, bem como a oportunidade de os pilotos fazerem estágios no GDE e praticar nas esquadrilhas do *front*. Em 26 de maio foi recebida nova ordem de regresso. Perante isso, o capitão Guimarães comunicou a resolução do Governo português à Aeronáutica militar francesa e ofereceu-se como piloto voluntário à aviação francesa.

Em julho de 1918 chegava definitivamente ao fim a cooperação dos pilotos militares portugueses na frente ocidental da Europa.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I — Fontes

1. Arquivos

Archive du Ministère des Affaires Étrangères (França).

Arquivo Histórico da Força Aérea.

Arquivo Histórico Militar.

2. Fontes não impressas

Comissão da Aeronáutica Militar, «Relatório dos trabalhos no ano de 1914. Normas na organização para o estabelecimento da Escola da Aeronáutica Militar na parte relativa à aviação», AHFA.

DUARTE, Cifka, «Relatório sobre a possibilidade de melhorar a pista de Vila Nova da Rainha e vantagens da mudança para o campo de Alverca», 10-9-1917.

GUIMARÃES, Norberto de, «Relatório do chefe dos Serviços de Aviação», 1918 (dactilografado), AHFA.

Ordens do Exército, 1.^a série, AHFA.

3. Publicações periódicas

3.1. Jornais

A Capital.

Diário da Câmara dos Deputados.

Diário de Notícias.

O Século.

3.2. Revistas

Mais Alto. Revista da Força Aérea Portuguesa.

Revista do Ar.

Revista Aeronáutica. Órgão do Aero clube de Portugal.

Revista Militar.

4. Sítios da Internet consultados

<http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr>
(acedido em 25-4-2017).

<http://www.portugalgrandeguerra.defesa.pt/Paginas/Arquivo.aspx>
(acedido em 3-6-2017).

II — Bibliografia

1. Obras gerais e de referência

MARQUES, A. H. de Oliveira, *História de Portugal*, 4.^a ed., vol. II, *Das revoluções liberais aos nossos dias*, Lisboa, Palas, 1977.

Nova história militar de Portugal, dir. Manuel Temudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, coord. António Manuel Hespanha, vols. 4 e 5, Lisboa, Círculo de leitores, 2004.

História da Primeira República portuguesa, coord. Fernando Rosas e Maria Fernanda Rollo, Lisboa, Tinta da China, 2009.

2. Estudos

AA.VV., *Guerristas e antiguerristas. Portugal na Grande Guerra. Estudos e documentos*, apresentação de João Medina, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, «cadernos Clio. Série História Contemporânea de Portugal», 1, 1986.

ANGELUCCI, E., e MATRICARDI, P., *Les Avions. Des origines à la Première Guerre mondiale*, Bruxelas, Elsevier Séquoia, 1978.

O assalto à Escola de Guerra, 1915 – 2015, coord. António José Telo, Porto, Academia Militar –Fronteira do Caos, 2015.

CABRAL, Manuel Villaverde, *Portugal na alvorada do século xx. Forças sociais, poder político e crescimento económico*, Lisboa, Presença, 1988.

CARDOSO, Edgar Pereira da Costa, *História da Força Aérea Portuguesa*, vol. 1, Lisboa, Cromocolor, s/d.

CHAMBRE, R., *Histoire de l'aviation*. Paris, Flammarion, 1949.

CONNORS, John F., *Spad Fighters in Action*, Squadron Signal Publication, 1989.

DEROU, Jean, *Les relations franco-portugaises à l'époque de la Première République parlementaire libérale, 5 octobre 1910–28 mai 1926*, Paris, Publication de la Sorbonne, 1986.

FERREIRA, Joaquim Guilherme Dinis, *Asas de Portugal. Missões de guerra*, Lisboa, edição

do autor, 1962.

FRAGA, Luís M. Alves de, *O fim da ambiguidade. A estratégia nacional portuguesa de 1914 a 1916*, 2.ª ed, Lisboa, Edidual, 2012.

_____, *História das aviações militares: um longo caminho a percorrer*, sep. *Atas do II Colóquio «Panorama e Perspectivas Actuais da História Militar em Portugal»*, 1991.

_____, *Do intervencionismo ao sidonismo. Os dois segmentos da política de guerra na 1.ª República, 1916–1918*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 2010.

_____, «Súmula histórica das aviações militares e da Força Aérea de Portugal», *Revista Militar*, Lisboa, n.º 2398, novembro de 2001, pp. 887–921.

_____, «Primeiros combates dos portugueses», in *Portugal e a Grande Guerra, 1914–1918*, coord. Aniceto Afonso e Carlos de Matos Gomes, 2.ª ed., Vila do Conde, Verso da História, 2013, pp. 310–323.

GODINHO, Vitorino Magalhães, *Vitorino Henriques Godinho (1878–1962). Pátria e República*, Lisboa, Assembleia da República–Dom Quixote, 2005.

GUTTMAN, Jon, *SPAD 124 lafayette Escadrille. American Volunteer Airmen in World War I*, Aviation Elite Units, Oxford, Osprey, 2008.

HIGHAM, Robin, «Air power in World War I, 1914–1918», in *The War in the Air, 1914–1994*, ed. Alan Stephens, Canberra, Royal Australian Air Force, 2009.

História do Exército português (1910–1945), coord. A. N. Ramires de Oliveira, vol. II, Lisboa, Estado-Maior do Exército, 1993.

LAPA, Albino, *Aviação portuguesa*, Lisboa, Libânio da Silva, 1928.

LOPES, Mário Canongia, *Os aviões da Cruz de Cristo. 75 anos da aviação militar em Portugal*, 2.ª ed., Lisboa, Dinalivro, 2001.

MARQUES, Isabel Pestana, «1914–1918. Comportamentos de guerra», in *Nova história militar de Portugal*, dir. Manuel Temudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, vol. 5, 2004, pp. 99–135.

MATOS, Luís Salgado de, «República: um “corpo com alma”», in *Nova história militar de Portugal*, vol. 4, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, pp. 117–142.

PERNET, Andre, *L’Histoire de l’aviation. Les avions de la guerre, 1914–1918*, s/l, Editions Gérald, 1961.

PETIT, Edmond, *Nouvelle histoire mondiale de l’aviation*, Paris, Albin Michel, 1991.

PINTO, Mário Costa, *Breve história da aviação portuguesa*, Lisboa, Verbo, 1961.

Portugal e a Grande Guerra, 1914–1918, coord. Aniceto Afonso e Carlos de Matos Gomes, 2.ª ed., Vila do Conde, Verso da História, 2013.

Portugal na Grande Guerra, dir. Ferreira Martins, vol. 1, Lisboa, Editorial Ática, 1934.

SEREJO, Carlos, «Escolas de aviação militar. Uma necessidade premente de formação que a Primeira Guerra Mundial impôs à aviação militar», *Mais alto*, ano LI, n.º 406, novembro-dezembro de 2013, p. 44.

___, *Granja do Marquês. Berço da aeronáutica militar portuguesa*, Lisboa, Força Aérea Portuguesa, 2009.

___, *Subsídios para a história da Força Aérea Portuguesa*, Alfragide, Força Aérea Portuguesa, 2012.

SILVA, Armando Malheiro da, *Sidónio e o sidonismo. História de uma vida*, 2 vols., Coimbra, Imprensa da Universidade, 2006.

TELO , António José, *Decadência e queda da I República portuguesa*, 1.º vol., Lisboa, A Regra do Jogo, Lisboa, «Biblioteca de História», 6, 1980.

___, «Revolução e contrarrevolução em 1915 — o primeiro ciclo da beligerância portuguesa», in *O assalto à Escola de Guerra, 1915–2015*, coord. António José Telo, Porto, Academia Militar–Fronteira do Caos, 2015, pp. 7–51.

ANEXO 1

Lista dos primeiros pilotos formados em Vila Nova da Rainha

N.º1	Segundo – tenente de marinha Eduardo de Azeredo de Vasconcelos
N.º 2	Tenente de engenharia José Manuel Sarmiento de Beires
N.º 3	Alferes de cavalaria Jorge de Sousa Gorgulho
N.º 4	Tenente de cavalaria João Luís de Moura
N.º 5	Tenente de infantaria Luís da Cunha e Almeida
N.º 6	Tenente de infantaria António Maria da Cunha e Almeida
N.º 7	Alferes de cavalaria Miguel Paiva Simões
N.º 8	Alferes de infantaria José Pereira Gomes Júnior
N.º 9	Tenente de infantaria Olímpio Ferreira Chaves
N.º10	Alferes picador Eduardo do Rosário Gonçalves
N.º11	Tenente de infantaria Alfredo Duvalle Portugal
N.º12	Tenente de engenharia Aurélio de Castro e Silva
N.º13	Capitão de cavalaria José Joaquim Ramires

Fonte: Edgar Pereira da Costa Cardoso, *História da Força Aérea Portuguesa*, vol. 1, Lisboa, Cromocolor, s/d., pp.214-215.

ANEXO 2

Lista dos treze pilotos que integraram as esquadilhas francesas

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

Fonte: Norberto de Guimarães, «Relatório do chefe dos Serviços de Aviação», 1918 (dactilografado), AHFA.

