

Departamento de História

**A participação da Força Aérea Portuguesa nas guerras em África
(1961-1974)**

Manuel Artur Correia Alves da Costa

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de
Mestre em História Moderna e Contemporânea

Orientador:
Doutor Luís Nuno Rodrigues, Professor Associado (com Agregação)
Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa – Instituto Universitário de Lisboa

Julho, 2013

AGRADECIMENTOS

A concretização desta dissertação só foi possível graças ao apoio, colaboração e carinho das pessoas excepcionais que estiveram ao meu lado durante a sua realização.

Como tal, gostaria de agradecer desde logo ao Professor Doutor Luís Nuno Rodrigues, meu orientador de dissertação, pela sua dedicação e empenho na orientação científica do meu trabalho, sem a qual o resultado final não teria sido o mesmo.

Quero também agradecer ao Sr. coronel Jaime Ourô e ao Sr. general Mendes de Oliveira, pelo valiosíssimo contributo que deram ao partilhar comigo as suas experiências nos céus de África.

E ainda um agradecimento muito especial à Dr.^a Susana Ourô e à Eng.^a Natália Ferreira, pela ajuda inestimável na leitura e correcção do texto.

Por toda a paciência que tiveram para comigo, muito obrigado.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho à Dr.^a Susana Ourô, uma homenagem singela de agradecimento, por tudo que foi e é na minha vida... Obrigado!

RESUMO

Este trabalho visa determinar o contributo da Força Aérea Portuguesa para o esforço de guerra em África, entre 1961-74. Começamos por caracterizar a realidade política que acabou por levar à saída de Portugal de África, isto é, ao movimento descolonizador. Este, em consequência das circunstâncias que resultaram da Segunda Guerra Mundial, ganhou uma força tal que, no início da década de 1960, já tinha provocado o fim da quase totalidade dos impérios coloniais europeus, à excepção do português.

O governo de Lisboa, apesar de todos os indícios, optou por resistir à descolonização em todos os quadrantes possíveis e manter a soberania sobre os territórios africanos. Quando todas as tentativas jurídicas e diplomáticas falharam, mantendo-se o regime ideologicamente intransigente na manutenção do Ultramar, a única opção sobrance foi a resistência militar.

Assim, sendo este trabalho sobre a prestação da força aérea na guerra, procuramos saber como a aviação entrou na realidade militar portuguesa e, acima de tudo, que força aérea foi a partir de 1961 combater em África. Analisamos também outros conflitos semelhantes em que os meios aéreos foram empregues, de forma a estabelecer pontos de comparação e, mais importante, como os meios aéreos devem ser empregues na guerra assimétrica.

Posto isto, apontamos as vantagens dos meios aéreos na guerra assimétrica e as limitações que a força aérea teve na realização da sua missão, para, no final, identificarmos quanto, e como, esta contribuiu para o esforço de guerra, fazendo uma análise independente de cada teatro de operações.

Palavras-chave: Força Aérea Portuguesa, Guerra Colonial, Guerra Assimétrica, Nacionalismo.

ABSTRACT

This study aims to determine the contribution of Portuguese Air Force for the war effort in Africa, between 1961-74. We begin by characterize the political reality that eventually led to the departure of Portugal from Africa, this is, the decolonization movement. This, as a product of circumstances that resulted from World War II, acquired such an authority that, in the early sixties, had caused the end of almost all the European colonial empires, except the Portuguese.

The Lisbon government, despite all the evidences, chose to resist decolonization in every possible ways, and maintain sovereignty over African territories. So, when all legal and diplomatic attempts to do it failed, and the government remained ideologically uncompromising about the maintenance of Ultramar, the only option leftover was military resistance.

So, since this work focuses on the contribution of air force to the war, we begin with the study of military aviation evolution in Portugal and, above all, the characterization of the air force in the beginning of 1961. We also analyzed other similar conflicts where air power was used, in order to establish a comparison with the Portuguese case and, more importantly, to identify how the aircraft should be employed in asymmetric warfare.

This done, we pointed out the advantages of air assets in African war and the limitations that the air force had in carrying out its missions, to identify, at the end, how much, and how, she contributed to the war effort, making an independent analysis on each operations theater.

Keywords: Portuguese Air Force, Colonial War, Asymmetric War, Nationalism.

ÍNDICE

Agradecimentos.....	i
Dedicatória	iii
Resumo.....	v
<i>Abstract</i>	vii
Glossário de Siglas.....	xv
INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I OS TERRITÓRIOS AFRICANOS NA POLÍTICA DO ESTADO NOVO: RESISTÊNCIA À DESCOLONIZAÇÃO	11
1.1 O MOVIMENTO DESCOLONIZADOR.....	11
1.2 A RESISTÊNCIA DO ESTADO NOVO À DESCOLONIZAÇÃO	14
1.2.1 RESISTÊNCIA JURÍDICA.....	14
1.2.2 RESISTÊNCIA IDEOLÓGICA	15
1.2.3 RESISTÊNCIA DIPLOMÁTICA.....	18
1.2.4 RESISTÊNCIA MILITAR	23
1.2.4.1 AS FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS EM 1961	24
CAPÍTULO II A AVIAÇÃO MILITAR PORTUGUESA: GÊNESE E EVOLUÇÃO ATÉ 1974	25
2.1 INTRODUÇÃO DA AVIAÇÃO MILITAR EM PORTUGAL: A AVIAÇÃO MILITAR NA PRIMEIRA REPÚBLICA.....	25
2.2 REESTRUTURAÇÃO DA AERONÁUTICA MILITAR PORTUGUESA NO RESCALDO DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL.....	29
2.3 AUTONOMIZAÇÃO DA FORÇA AÉREA COMO RAMO INDEPENDENTE DAS FORÇAS ARMADAS	31
2.4 ADAPTAÇÃO DA FORÇA AÉREA À GUERRA EM ÁFRICA.....	36
CAPÍTULO III O PODER AÉREO NA GUERRA IRREGULAR: O CASO INGLÊS	39
3.1 A GUERRA IRREGULAR	39
3.2 A AVIAÇÃO NA GUERRA IRREGULAR	40
3.3 A DOCTRINA AÉREA INGLESA PARA A GUERRA IRREGULAR.....	43
3.3.1 AS OPERAÇÕES AÉREAS DA RAF NO SUDESTE DA ARÁBIA.....	46
3.3.2 A GUERRA NA MALÁSIA	48
3.3.3 A GUERRA NO QUÊNIA	51
CAPÍTULO IV A FAP NA GUERRA IRREGULAR EM ÁFRICA	53

4.1	O PAPEL DA FAP NO INÍCIO DA GUERRA EM ÁFRICA.....	56
4.2	PRINCIPAIS DIFICULDADES NA CONDUÇÃO DA GUERRA AÉREA	64
4.3	PRINCIPAIS VANTAGENS DOS MEIOS AÉREOS NA GUERRA EM ÁFRICA	69
4.3.1	TRANSPORTES AÉREOS MILITARES	69
4.3.2	INFORMAÇÕES	73
4.3.3	APOIO ÀS FORÇAS TERRESTRES	75
4.4	ACTIVIDADE AÉREA EM ANGOLA.....	77
4.5	ACTIVIDADE AÉREA NA GUINÉ.....	80
4.6	ACTIVIDADE AÉREA EM MOÇAMBIQUE	88
	CONCLUSÕES	95
	FONTES E BIBLIOGRAFIA	101
1.	Fontes.....	101
2.	Bibliografia	102
	ANEXOS	I
	CORRICULUM VITAE	XVII

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 4.1: Carga e passageiros transportados em missões operacionais na 2ª RA entre 1961-74	I
Quadro 4.2: Número médio anual de aeronaves atribuídas à 2ª RA entre 1961-74	II
Quadro 4.3: Taxa anual média de prontidão das aeronaves na 2ª RA entre 1968-73	III
Quadro 4.4: Situação de pilotos na 2ª RA no período entre 1968-73	V
Quadro 4.5: Número e tipo de acções realizadas por aeronave na 2ª RA no período de 1968-73	VI
Quadro 4.6: Aeronaves abatidas pelo míssil SA-7 “Srela” em África	VIII
Quadro 4.7: Número médio anual de aeronaves atribuídas à ZACVG entre os anos de 1961-70	X
Quadro 4.8: Número de horas de voo por aeronave atribuída à ZACVG entre os anos de 1965-72	XI
Quadro 4.9: Missões de ataque realizadas pela FAP na ZACVG entre 1965-70	XI
Quadro 4.10: Consumo de combustível e lubrificantes na 2ª RA entre 1968-73	XII
Quadro 4.11: Número médio anual de aeronaves atribuídas à 3ª RA	XII
Quadro 4.12: Números de horas de voo por aeronave atribuídas à 3ª RA nos biénios 1962-3 e 1972-3	XIII

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 4.1:	Número médio de aeronaves em Angola por ano	XIV
Figura 4.2:	Actividade aérea em Angola.....	XIV
Figura 4.3:	Situação de pilotos.....	XV

GLOSSÁRIO DE SIGLAS

1ª GM	Primeira Guerra Mundial
2ª GM	Segunda Guerra Mundial
AB	Aeródromo Base
AM	Aeródromos de Manobra
AFS	<i>Air Force Section</i>
AG	Assembleia Geral
AT	Aeródromos de Transito
AHFA	Arquivo Histórico da Força Aérea
BA	Base Aérea
CEMFA	Chefe do Estado-Maior da Força Aérea
CEMGFA	Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas
CS	Conselho de Segurança
EUA	Estados Unidos da América
FA	Forças Armadas
FAP	Força Aérea Portuguesa
FLING	Frente de Libertação e Independência Nacional da Guiné
FRELIMO	Frente de Libertação de Moçambique
IAEM	Instituto de Altos Estudos Militares
MAAG	<i>Military Assistance Advisory Group</i>
MDAP	<i>Mutual Defence Assistance Program</i>
ONU	Organização das Nações Unidas
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PA	Poder Aéreo
PAIGC	Partido Africano para a Independência da Guiné e de Cavo Verde
PIDE-DGS	Polícia Internacional de Defesa do Estado – Direcção Geral de Segurança
RA	Região Aérea
RAF	<i>Royal Air Force</i>
SI	Sistema Internacional
TAM	Transportes Aéreos Militares
TAP	Transportes Aéreos Portugueses (nome oficial entre 1945 e 1979)
UPA	União Popular de Angola
ZACVG	Zona Aérea de Cabo Verde e Guiné

INTRODUÇÃO

Foi no início do Século XX que a humanidade viu nascer a era da aviação. Em Portugal, também desde cedo começou a manifestar-se interesse nesta aérea, com a atribuição de alguns feitos importantes aos aviadores portugueses. Foi o caso de Sacadura Cabral e Gago Coutinho, que em 1922 fizeram a primeira travessia aérea do Atlântico Sul.

Com a utilização do avião como plataforma militar na Primeira e Segunda Guerra Mundial (1ª e 2ª GM), a aviação teve um grande desenvolvimento tecnológico, após ter demonstrado as vantagens do seu emprego em combate. Rapidamente os países, entre os quais Portugal, quiseram dotar as suas Forças Armadas (FA) com ela, começando por inseri-la inicialmente nas estruturas do Exército e, mais tarde, atribuindo-lhe autonomia, em paridade com o Exército e a Marinha. No caso particular português, isso aconteceu em 1952, em consequência da adesão à Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN). Nascia assim a Força Aérea Portuguesa (FAP).

A criação da aviação militar em Portugal foi, como iremos ver, um processo longo mas de dimensões bastante reduzidas, de certa forma compatível com a realidade das restantes FA neste período¹, situação à qual não será alheia a situação financeira do país e a instabilidade política da Primeira República.

Quando a FAP foi criada, a sua responsabilidade era garantir a soberania no espaço aéreo de “Lisboa a Timor” e apoiar as operações militares dos outros ramos das FA na defesa militar do país². Mas em resultado dos poucos recursos do Estado, das opções políticas dos governos e da situação estratégica portuguesa, a aviação militar sempre teve uma expressão muito reduzida nos territórios fora da Europa, onde infra-estruturas e meios eram praticamente inexistentes. Apenas a actividade aérea civil, de recreio ou com fins económicos, tinha alguma expressão.

Assim, quando já poucas dúvidas existiam quanto à inevitabilidade das guerras nacionalistas se propagarem aos territórios portugueses, foi desencadeado um conjunto de iniciativas para acelerar a implementação da FAP em África, onde quase nada existia para esta cumprir a sua missão. A projecção do vector aéreo iria exigir a actuação em quatro áreas: infra-estruturas aeronáuticas; meios aéreos; pessoal técnico e doutrina de emprego dos meios aéreos na chamada guerra irregular.

¹ Sobre as Forças Armadas Portuguesas ver por exemplo, Barata, Manuel Themudo e Teixeira, Nuno Severiano, *Nova história militar de Portugal*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004; Carrilho, Maria, *Forças Armadas e mudança política em Portugal no século XX. Para uma explicação sociológica do papel dos militares*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1985; Ferreira, Medeiros, *O Comportamento Político dos Militares. Forças Armadas e Regimes Políticos em Portugal no século XX*, Lisboa, Editorial Estampa, 1996.

² Fraga, Luís Alves, *A Força Aérea na Guerra em África: Angola, Guiné e Moçambique (1961-1974)*, Lisboa, Prefácio, 2004, p. 40.

Quanto à FAP que agora se preparava para combater em África, era já fruto da adesão à OTAN e dos acordos bilaterais de defesa com os Estados Unidos da América (EUA)³, entre os quais se destaca o *Mutual Defence Assistance Program* (MDAP) para Portugal, coordenado pelo *Military Assistance Advisory Group* (MAAG). Este grupo desenvolveu um trabalho exaustivo na análise das deficiências e carências das FA portuguesas, com vista a delinear um programa de reestruturação que as tornassem capazes de cumprir com as exigências consignada no Tratado do Atlântico, nomeadamente o artigo 5º: defesa colectiva⁴. O MAAG estava ainda dividido em secções, sendo a *Air Force Section* (AFS), responsável pela parte da aeronáutica militar⁵.

Com a implementação do MDAP em Portugal, a FAP adquiriu capacidades operacionais para uma possível guerra na Europa, ou seja, a FAP nasceu enquadrada doutrinariamente para uma guerra muito diferente daquela que, dez anos mais tarde, teria de combater em África.

Porém, por motivos políticos e ideológicos, quando a guerra começou em 1961 em Angola, a FAP foi impedida de usar todos os seus recursos, uma vez que parte deles tinham sido recebidos ao abrigo de acordos no âmbito da OTAN. Como os territórios africanos não eram abrangidos pelo tratado, esse material não podia, pelo menos oficialmente, ser empregue nessa região. Por outro lado, e também por razões políticas, a venda de equipamento militar, que até então era essencialmente de origem americana, foi restringida⁶. Motivos suficientes para que o governo se voltasse para a Europa na busca de apoio militar para continuar a guerra. Acabou por encontra-lo essencialmente na França e na República Federal da Alemanha.

Após o início da guerra as dificuldades portuguesas multiplicaram-se. A nível militar, sobressaia a necessidade das FA se adaptarem à guerra irregular e a crescente perda de superioridade militar face aos rebeldes nacionalistas.

A nível político e diplomático, Portugal foi sendo cada vez mais ostracizado na Organização das Nações Unidas (ONU), onde as críticas à política colonial e à resistência à descolonização foram cada vez mais fortes e generalizadas, dando origem ao que o historiador Costa Pinto chamou de “o principal campo de batalha diplomático contra o colonialismo português”⁷.

³ Pinto, António, *O Fim do Império Português. A Cena Internacional, a Guerra Colonial e a Descolonização, 1961-1975*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001, pp. 14 *et seq.*

⁴ Anon. (4 de Abril de 1949), *TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE*, [Em linha], Washington D.C., [consult. 12 Junho 2013], disponível em WWW: <<http://www.nato.htm>>.

⁵ Sobre a ajuda militar americana aos países europeus no pós-guerra, ver por exemplo, Duke, Simón, *United States Military Forces and Installations in Europe*, Oxford, Oxford University Press, 1989, pp. 236 *et seq.*; Pach, Chester, *Arming the Free World: The Origins of the United States Military Assistance Program (1945-1950)*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1991, pp. 211 *et seq.*

⁶ Telo, António José, *Portugal e a NATO: o reencontro da tradição atlântica*, Lisboa, Ed. Cosmos, 1996, p. 202.

⁷ Pinto, António (2001), p. 20.

Contudo, estando o regime convicto de que Portugal, reduzido ao seu território europeu, deixaria de ser viável como Estado soberano, restava apenas resistir em todas as frentes possíveis e aguentar na esperança de que a comunidade internacional reconhecesse e aceitasse a presença de Portugal em África⁸.

Objectivo Geral

A dissertação tem como objectivo analisar a actuação da FAP durante os treze anos da Guerra do Ultramar, procurando determinar o seu contributo para o esforço de guerra.

A Problemática

Em 1961, quando a União dos Povos de Angola (UPA) desencadeou os ataques no Norte da província, poucos terão sido os responsáveis políticos e militares em Lisboa apanhados de surpresa. Dado o clima anticolonial existente no Sistema Internacional (SI) e os desenvolvimentos políticos nas colónias de outros impérios coloniais europeus, principalmente naquelas que tinham fronteiras comuns, era evidente que seria uma questão de tempo até que o fulgor nacionalista atingisse os territórios portugueses.

Porém pouco foi feito para, preventivamente, preparar as colónias e o país para o início das acções de revolta que se adivinhavam. Quando estas finalmente começaram, rapidamente ficou claro que os efectivos do Exército presentes no território não chegavam para lidar com a situação e mesmo assim, só meses depois os reforços chegaram a Luanda vindos da metrópole.

No que se refere à FAP, embora já estivesse presente em Angola, estava ainda numa fase inicial da sua implementação em África, com poucos meios disponíveis, pouco pessoal e escassas infra-estruturas. Sendo um ramo autónomo das FA há menos de uma década, criada e organizada com o cunho da OTAN para a guerra clássica na Europa, equipada e treinada essencialmente para esse fim pelos EUA⁹, tinha agora de, sob a pressão da guerra, actuar de forma diferente na persecução dos objectivos militares iniciais, centrados na recuperação do controlo militar nas regiões afectadas pelos revoltosos.

Agora, era preciso saber como contribuir, como actuar, o que fazer com a aviação militar neste novo cenário operacional. Várias aproximações poderiam ser feitas a este problema: usar a aviação para punir os revoltosos através de bombardeamentos; para reprimir as populações que apoiavam os

⁸ Rosas, Fernando, *Pensamento e acção Política: Portugal Século XX (1890-1976)*, Lisboa, Editorial Notícias, 2003, pp. 93-94.

⁹ Sobre a estratégia aérea americana em finais dos anos cinquenta ver, Coram, Robert, *Boyd: The Fighter Pilot Who Changed the Art of War*, New York, Back Bay Books, 2004, *passim*.

revoltosos; para destruir as plantações e os meios de subsistência na região; para atingir os territórios de países vizinhos de onde vinha a incitação à revolta, etc. Estas parecem, de facto, se tivermos em consideração o papel da aviação na guerra regular, o conjunto de acções típicas que seria de esperar da FAP em África e para as quais estava melhor treinada e equipada.

A realidade contudo era outra. Tratando-se de uma guerra irregular, o conjunto de acções que a FAP teria de desenvolver eram diferente e muito mais complexo. Exigia um paradigma diferente de actuação, no qual a destruição máxima possível do inimigo deixava de ser o factor chave e o objectivo principal. Qualquer ataque a realizar deveria exigir a confirmação fidedigna se o alvo era ou não inimigo e isto num cenário de grande volatilidade e incerteza, onde combatentes e não combatentes se misturam e se confundem. Seria uma actuação que exigiria um elevado grau de coordenação e cooperação entre todos os intervenientes, a um nível que seria difícil de atingir no início da década de sessenta. Não só devido às limitações tecnológicas, mas também devido ao afastamento institucional e operacional existente entre os diferentes ramos das FA, principalmente a nível da doutrina de operações conjuntas.

A abordagem e actuação da FAP na guerra teriam por isso de ser diferentes daquilo que o seu treino havia incidido desde o início dos anos 1950. E é aqui que a importância e a problemática deste estudo se insere, isto é, procurar identificar como é que a FAP reagiu e actuou na guerra irregular em África. Quais os vectores preferenciais da sua actuação (ataque, transporte, vigilância, etc.), porque seguiu uma determinada linha de acção em detrimento de outras possíveis, que resultados obteve e que contributo deu para o esforço de guerra.

Para estudar esta problemática e, acima de tudo, a compreender, optamos por considerar ainda três outros aspectos que nos permitirão alcançar os nossos objectivos. Em primeiro lugar, o papel que os territórios africanos desempenhavam na política e ideologia do Estado Novo, e até que ponto o governo de Lisboa estava empenhado em resistir à descolonização. Em segundo lugar, compreender como surgiu e evoluiu a aviação militar em Portugal e, acima de tudo, qual a sua dimensão e importância nas FA no início dos anos 1960. E, por último, procuramos fazer um estudo comparativo, envolvendo a análise da actuação da *Royal Air Force* (RAF) nas colónias inglesas, onde desde o início dos anos 1920 esta actuou em conflitos assimétricos na defesa dos interesses britânicos, e assim qualificarmos criticamente a actuação da FAP em África.

Questão Central e Questões Derivadas

Fazendo a leitura do objectivo global proposto e da problemática que lhe está subjacente, decorre aquela que é a questão central desta dissertação: *Como se caracterizou a actuação da FAP na guerra irregular em África e de que forma contribuiu para o esforço de guerra das FA?*

Analisada a questão central que propusemos, imediatamente um conjunto de outras questões emergem e cujas soluções nos poderão ajudar a dar a resposta à questão principal:

1. Que tipo de missões foram realizadas pela FAP e com que fim?
2. De entre as diferentes tipologias de acção, quais foram as que a FAP mais realizou?
3. Quais os tipos de aeronaves empregues pela FAP na realização dessas acções?
4. Quais os quantitativos de meios aéreos empregues nos três teatros de operações?
5. Quais as características das aeronaves empregues e como estas se adaptavam aos objectivos das missões?
6. Numa perspectiva comparada com o desempenho da RAF nas colónias britânicas, como foi a actuação da FAP?
7. Como actuava a FAP: conjuntamente com as forças de superfície ou de forma autónoma?
8. Se a FAP actuava conjuntamente com outras forças, como é que esta actuação se concretizou?
9. Quais foram as dificuldades da FAP, caso tivessem algumas, no cumprimento da sua missão?
10. A ter havido dificuldades, como é que a FAP as superou, se é que as superou, e que resultados foram obtidos?
11. Como foi evoluindo a actuação da FAP, em termos doutrinais e operacionais, ao longo dos treze anos de guerra?
12. Que impacto teve na actuação da FAP o início das operações militares noutros territórios em África?
13. Como evoluiu ao longo dos anos a actuação da FAP?
14. Terá havido alguma influência na actuação da FAP resultante da forma como evoluiu a aviação militar em Portugal?
15. Com base na doutrina existente na altura, como deveria actuar o Poder Aéreo (PA) na guerra irregular?
16. Tratando-se de uma guerra irregular aquela que as FA travaram em África, e com base na doutrina de emprego de meios aéreos neste tipo de guerra, como qualificaríamos a actuação da FAP?

Metodologia e Revisão Bibliográfica

Como em qualquer trabalho científico o objectivo principal é criar conhecimento, um pressuposto ao qual tentámos não fugir ao longo da elaboração desta dissertação. Para tal percorremos um conjunto de etapas subjacentes à investigação científica e que passamos a explicar.

Começamos por realizar a revisão da bibliografia relevante para o tema em estudo. Sobre a descolonização portuguesa e o fim dos impérios coloniais europeus, a bibliografia disponível é rica e

abundante e o mesmo acontece com a temática da resistência portuguesa à descolonização, embora não tivéssemos encontrado nenhuma obra que incidisse apenas e em exclusivo nesta questão.

Não temos aqui espaço para mencionar todas as obras e autores consultados, pelo que apontamos apenas alguns trabalhos relevantes para o nosso trabalho. Foi o caso de “*A Identidade Nacional*” de José Mattoso, um dos poucos autores a realizar uma análise da génese da identidade nacional em Portugal, onde apontou o período do Estado Novo como um dos momentos da difusão dos discursos nacionalistas, onde havia uma preocupação explícita nacionalista com a mobilização política em torno da regeneração nacional¹⁰. No mesmo sentido segue Luís Reis Torgal, com a obra “*História e Ideologia*”, onde analisou, por exemplo, a utilização do ensino da história durante o Estado Novo para impor narrativas oficiais, o que, no seu entendimento, torna mais evidente a ligação existente entre a história do país e os projectos nacionalistas¹¹. Já o autor António Costa Pinto, com a obra “*O Fim do Império Português. A Cena Internacional, a Guerra Colonial e a Descolonização, 1961-1975*”, demonstra de forma inequívoca a construção deliberada pelo governo de Salazar da “imagem de uma nação isolada no seu combate pela civilização ocidental em África”, uma vez que na realidade esse “isolamento foi bem menor do que a oposição ao salazarismo desejaria”, denotando-se ao longo de toda a obra uma ligação entre a situação política interna, a questão colonial, o contexto internacional e a resistência à descolonização¹². De citar ainda o autor José Freire Antunes, com várias obras dedicadas ao período do Estado Novo, nas quais estuda as relações luso-americanas e a influências dos territórios africanos na diplomacia do Estado português, assim como a política de resistência do governo à descolonização, são exemplos as monografias: “*Salazar e Caetano, Cartas Secretas 1932-1968*”, “*Os Americanos e Portugal, Os Anos de Richard Nixon (1969-1974)*”, “*Nixon e Caetano, Promessas e Abandono*”, “*Os Americanos e Portugal - 1961: Kennedy e Salazar*”¹³. Outras obras de referência, também sobre as relações luso-americanas e a posição do governo de Lisboa face à descolonização, são da autoria do historiador Luís Nuno Rodrigues, destacaseo-se “*No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939-1949)*”, “*Salazar-Kennedy: A Crise de uma Aliança. As Relações Luso-Americanas entre 1961 e 1963*” e o artigo “*Missão Impossível: O Plano Anderson e a Questão Colonial Portuguesa em 1965*”, onde é analisada a última proposta norte-americana para a descolonização da África portuguesa de forma negociada e faseada, apresentada ao governo pelo embaixador dos EUA em Lisboa, mas que acabou por ser liminarmente

¹⁰ Mattoso, José, *A Identidade Nacional*, Lisboa, Gradiva, 1998.

¹¹ Torgal, Luís Reis, *História e Ideologia*, Coimbra, Livraria Minerva, 1989.

¹² Pinto, António (2001), *O Fim do Império Português. A Cena Internacional, a Guerra Colonial e a Descolonização, 1961-1975*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001.

¹³ Antunes, José Freire, *Salazar e Caetano, Cartas Secretas 1932-1968*, Lisboa, Difusão Cultural, 1994; *Os Americanos e Portugal, Os Anos de Richard Nixon (1969-1974)*, Lisboa, Publicações Dom Quixote, 1986; *Nixon e Caetano, Promessas e Abandono*, Lisboa, Difusão Cultural, 1992; *Os Americanos e Portugal - 1961: Kennedy e Salazar*, Lisboa, Difusão Cultural, 1991.

rejeitada¹⁴. Por fim, de salientar a vasta obra do historiador António Teloq qualdestacamos “*Portugal e a Nato: o reencontro da tradição atlântica*”, onde o autor nos mostra a importância da entrada de Portugal para a OTAN em diferentes períodos, primeiro nos anos cinquenta, depois nas guerras de África e finalmente na transição para a democracia, salientando a importância da adesão para a inserção do país no sistema internacional, na estruturação das FA e na relação entre militares e políticos¹⁵.

Sobre a FAP e a sua actuação na Guerra do Ultramar, gostaríamos de salientar três obras em particular: “*A Força Aérea na Guerra de África – Angola, Guiné, Moçambique: 1961-1974*” de Luís Fraga, uma monografia que incide sobre o conflito em África e a actuação da FAP nesta, começando com uma análise pouco aprofundada sobre as causas e origens do conflito e do processo político por detrás da implementação da FAP em África, sendo que, uma das partes mais interessantes do seu trabalho são os dados estatísticos resultantes de pesquisas realizadas nos arquivos da FAP¹⁶; a obra “*Contra-Subversão em África: Como os portugueses fizeram a guerra em África-1961/1974*” de John Cann, onde o autor descreve o modo como os portugueses fizeram a guerra em África, salientando as suas particularidades na definição e análise do problema africano, no desenvolvimento das suas próprias políticas e doutrinas militares contra os nacionalistas e na forma como a guerra foi gerida, o que permitiu com poucos recursos manter a guerra em três teatros de operações durante treze anos¹⁷; e finalmente os dois volumes de “*Bordo de ataque: memórias de uma caderneta de voo e um contributo para a história*”, da autoria de José Krus Abecassis, um excelente relato personalizado da vida de um piloto militar em África, da forma como a FAP se foi implementando no continente africano e como eram efectuadas as operações aéreas¹⁸.

Foi também importante para a realização deste trabalho, o acesso a todas as edições da revista *Mais Alto*, uma publicação periódica da FAP, cujas edições publicadas desde a sua criação, em meados dos anos 1950, podem ser consultadas no seu arquivo histórico. Aqui encontramos inúmeros artigos sobre os mais variados temas aeronáuticos e sobre a própria FAP, nomeadamente no período da guerra sobre a actuação daquela nesta.

¹⁴ Rodrigues, Luís Nuno, *No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939-1949)*, Lisboa, Prefácio, 2005; *Salazar-Kennedy: A Crise de uma Aliança. As Relações Luso-Americanas entre 1961 e 1963*, Lisboa, Editorial Notícias, 2002; “Missão Impossível: O Plano Anderson e a Questão Colonial Portuguesa em 1965”, *Relações Internacionais*, (1), Março 2004.

¹⁵ Telo, António José, *Portugal e a NATO: o reencontro da tradição atlântica*, Lisboa, Edições Cosmos, 1996.

¹⁶ Fraga, Luís Alves, *A Força Aérea na Guerra em África: Angola, Guiné e Moçambique (1961-1974)*, Lisboa, Prefácio, 2004.

¹⁷ Cann, John, *Contra-Subversão em África: Como os portugueses fizeram a guerra em África-1961/1974*, Lisboa, Prefácio, 2005.

¹⁸ Abecassis, José Krus, *Bordo de ataque: memórias de uma caderneta de voo e um contributo para a história*, vol. I e II, Coimbra, Coimbra Editora, 1985.

Foi precisamente no Arquivo Histórico da Força Aérea (AHFA) que fomos recolher a parte mais significativa da informação usada na realização deste trabalho. Neste arquivo existem dezenas de documentos arquivados relativo às actividades da FAP em África, assim como outros documentos referentes à situação política, social e militar no seu todo. Estes documentos, na sua maioria relatórios, dos quais destacamos os “Relatórios de Comando”, eram enviados para as chefias da FAP em Lisboa e tinham como objectivo reportar a situação militar e a actividade aérea desenvolvida, servindo também para relatar as dificuldades e limitações na concretização da missão.

Também recorreremos à Internet para aceder a documentos e publicações digitais de livre acesso. Foram consultados documentos disponibilizados pelo Departamento de Defesa Norte-americano, pelo Ministério da Defesa inglês, bem como o *Diário da República* Electrónico. Foi o caso do “*Joint Publication 3-24: Counterinsurgency Operations*”, correspondente à doutrina conjunta das FA americanas para o planeamento, execução e avaliação de operações de contra-subversão em operações militares, onde estabelece a relação entre contra-subversão, guerra irregular, contra-terrorismo e defesa, e nos ajuda a estabelecer pontos de comparação com as acções desenvolvidas pela FAP em África¹⁹. Do sítio do Ministério da Defesa britânico foi relevante a publicação “*The RAF, Small Wars and Insurgencies: Later Colonial Operations, 1945-1975*”, onde é analisada a intervenção da RAF em guerras irregulares no período entre a 2ª GM e o fim da descolonização britânica, em cenários como a Malásia, o Quênia e o Médio Oriente, e onde é estudado o impacto que a doutrina e as tácticas adoptadas pela RAF tiveram nesses conflitos, traduzindo-se assim num excelente estudo de caso, dada a semelhança com o que se pretende com o nosso trabalho²⁰.

Efectuámos ainda entrevistas a dois protagonistas da guerra, pilotos militares que serviram na FAP durante a Guerra Colonial: o Tenente General Piloto Aviador Mendes de Oliveira, piloto do caça *Fiat-G91*, e o Coronel Piloto Aviador Jaime dos Santos Ourô, piloto de helicópteroe “*Alouette III*” e posteriormente SA-330 “Puma” em Moçambique, encontrando-se ambos actualmente na reforma.

Uma vez explanada a natureza da bibliografia e das fontes, passamos agora a descrever como a informação foi processada: quantitativamente através da recolha, compilação e tratamento estatístico de dados recolhidos dos “Relatórios de Comando” das Regiões Aéreas (RA), relativos à actividade aérea realizada em África, prontidão de aeronaves, entre outros aspectos; qualitativamente através do modelo de enfoque dominante, ou seja, a informação recolhida (ideias, perspectivas, opiniões), que independentemente da fundamentação que a suporta, não é passível de ser tratada numericamente.

¹⁹ Anon. (2009), *Joint Publication 3-24: Counterinsurgency Operations*, [Em linha], Washington, US Joint Forces Command [consult. 20 Dezembro 2012], disponível em WWW: <<http://dtic.mil/doctrine>>.

²⁰ Ritchie, Sebastian (s.a.), “*The RAF, Small Wars and Insurgencies: Later Colonial Operations, 1945-1975*”, [Em linha], Wiltshire, Centre for Air Power Studies, Royal Air Force [consult. 28 Janeiro 2012], disponível em WWW: <airpowerstudies.co.uk>.

No desenvolvimento deste estudo, foi utilizado o método de investigação em Ciências Sociais proposto por Luc Van Champhenoudt e Raymond Quivy, que começa com a colocação de uma pergunta inicial (supra mencionada), à qual se ambiciona responder ao longo do trabalho.

Tratando-se de um estudo histórico, a pesquisa das fontes e dos factos aí apurados, visam fundamentar a correlação entre as variáveis que afectam os acontecimentos, e a explicação dos próprios acontecimentos em si. Neste caso em concreto, o estudo visa identificar como actuou a FAP na Guerra do Ultramar e em que medida a sua actuação contribuiu para o esforço de guerra das FA, e assim, através dele, compreender melhor o papel da FAP na resistência militar de Portugal à descolonização. O que desde logo justifica a sua realização.

Referimos apenas mais duas notas acerca da metodologia adoptada. No que se refere às citações, estas foram sempre traduzidas para o português, à excepção de nomes próprios, cuja tradução não fazia sentido.

Todas as obras citadas (palavras, frases ou parágrafos) estão digitadas entre aspas e texto normal, com uma referência em nota de rodapé, acompanhada com o diminutivo *op. cit.* As restantes palavras ou frases entre aspas, mas sem uma chamada à nota de rodapé, pretendem apenas realçar uma ideia, ou chamar a atenção para a palavra.

A segunda nota diz respeito às referências bibliográficas, estas foram estruturadas segundo as normas aprovadas pelo ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa.

Delimitação

O estudo realizado está delimitado em termos temporais, geográficos e institucionais.

Em termos temporais, os aspectos centrais em análise decorreram no período das guerras em África, entre 1961 e 1974. Porém, para compor a evolução da aviação militar, foi preciso recuar até ao início dos anos 1920, altura em que esta foi introduzida em Portugal. Da mesma forma, para analisar especificamente a actuação da RAF nas colónias britânicas, tivemos também de recuar até ao início do Século XX. Não foi um estudo exaustivo, mas antes uma observação geral de três casos em concreto de conflitos irregulares em que a RAF esteve envolvida. Por fim, o capítulo que enquadra e ajuda a compreender os motivos pelos quais a FAP foi combater em África, a resistência do Estado Novo à descolonização, incide essencialmente no período entre o fim da 2ª GM e a queda do regime.

No que se refere ao espaço geográfico onde os factos centrais se desenrolaram, está delimitado aos territórios portugueses em África: Angola, Guiné e Moçambique. No que se refere à actuação da RAF, limitamo-nos à intervenção desta no Sudeste da Arábia, na Malásia e no Quénia.

Por último, queremos deixar claro que este estudo se centra exclusivamente na actuação de um Ramo das FA em particular, a FAP. Não foi considerada a actuação do Exército nem da Marinha de Guerra. Mesmo no que concerne à FAP, o nosso trabalho versou essencialmente a actividade aérea,

excluindo as tropas especiais pára-quedistas. Estas foram esporadicamente mencionadas, mas apenas de forma acessória, para salientar alguns aspectos relacionado com o emprego dos meios aéreos na guerra.

Divisão do Trabalho

O texto que compõe o corpo deste trabalho encontra-se dividido em quatro capítulos, sendo que, para uma melhor compreensão dos assuntos abordados, estes foram divididos em subcapítulos.

O primeiro capítulo começa por abordar a questão da descolonização, mais concretamente a caracterização do movimento descolonizador do pós 2ª GM. De seguida, descreve a posição do Estado Novo face à descolonização e os diferentes recursos que o governo de Lisboa procurou usar para resistir ao ímpeto nacionalista. Neste ponto, a análise é feita de forma segmentada, analisado separadamente as diferentes formas de resistência utilizadas: jurídica, ideológica, diplomática e militar.

O segundo capítulo começa por descrever a introdução da aviação militar em Portugal no início dos anos 1920, no contexto de perturbação política e crise financeira da Primeira República, assim como o papel que desempenhou na 1ª GM. De seguida, analisamos os processos políticos, militares, e estratégicos que estiveram na origem da autonomização da FAP como um Ramo independente das FA. Por fim, procuramos identificar as medidas adoptadas pelos responsáveis militares para dotar a FAP das capacidades necessárias para combater em África.

O terceiro capítulo começa por caracterizar a guerra irregular. De seguida, procuramos analisar o tipo de actuação pela qual se deve pautar a aviação neste tipo de conflito, para que nos possa servir como base de análise crítica a actuação da FAP em África. Seguidamente, efectuamos um estudo de caso, onde procuramos descrever a actuação da RAF em algumas das suas colónias (Sudeste da Arábia, Malásia e Quénia) e em diferentes períodos temporais, para também a partir dessa análise estabelecermos pontos de comparação com o caso português.

O quarto capítulo do trabalho corresponde ao cerne da nossa investigação. No primeiro subcapítulo mostramos o papel que a FAP desempenhou nas primeiras semanas após os ataques da UPA no Norte de Angola. Seguidamente, são abordados dois aspectos centrais para compreendermos a actuação e o contributo da aviação militar na guerra, ou seja, as dificuldades e as vantagens resultantes do emprego do meio aéreo na guerra. Por último, quantificamos e analisamos as actividades desenvolvidas pela FAP em cada um dos teatros de operações em África.

CAPÍTULO I

OS TERRITÓRIOS AFRICANOS NA POLÍTICA DO ESTADO NOVO: RESISTÊNCIA À DESCOLONIZAÇÃO

1.1 O MOVIMENTO DESCOLONIZADOR

Quando em 1822 Portugal perdeu o Brasil, o país voltou-se para os seus territórios em África. Foi uma viragem no projecto português, materializado na proposta do famoso “mapa cor-de-rosa” de 1887, e que esteve na origem do *ultimatum* inglês de 1890²¹. Pois na “sequência da explosiva marcha das democracias europeias da frente marítima e da Alemanha bismarkiana para África”, Portugal acabou por ser forçado a abdicar das suas pretensões expansionistas e a debater-se para manter os territórios já adquiridos. Na realidade, a redefinição do sistema euromundista provocada pela corrida para África de novas potências europeias, gerou em Portugal “uma intensa produção ideológica em torno da questão nacional”, e de como o país deveria inserir-se no sistema internacional²².

Para manter o seu cobiçado património colonial, Portugal precisava da protecção de terceiros e, neste âmbito, a principal opção era a Inglaterra, potência colonial hegemónica desde o fim das guerras napoleónicas²³.

Consequentemente, aquando a 1ª GM, Portugal viu-se impelido a participar. Não só porque precisava de manter as suas colónias, através de “um lugar no concerto das nações e o reconhecimento internacional” da República; mas porque a Inglaterra também o queria²⁴.

Com o fim da guerra assistiu-se ao período áureo do colonialismo europeu, com os territórios colónias a serem efectivamente ocupados pelas populações brancas, e a divisão do império turco e Médio Oriente entre a França e a Inglaterra. Porém, foi também o período em que as sementes da autodeterminação e da igualdade entre todos os povos foram lançadas.

Foram vários os acontecimentos que o impulsionaram, dos quais salientamos a missiva do Presidente Woodrow Wilson, onde afirmava no ponto cinco que não devia ser apenas os desejos dos

²¹ Pedreira, Jorge, “As invasões francesas e o seu impacto na economia e sociedade”, em Nuno Severiano Teixeira (org.), *Portugal e a Guerra: História das Intervenções Militares Portuguesas nos Grandes Conflitos Mundiais (Séculos XIX-XX)*, Lisboa, Ed. Colibri, 1998, p. 47 et seq.

²² Moreira, Adriano (2000), “Situação Internacional Portuguesa”, *Análise Social*, XXXV, (154/155), pp. 315-326, [Em linha], Lisboa, Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa [consult. 25 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://analisesocial.ics.ul.pt>>, *op. cit.*, p. 315.

²³ Alexandre, Manuel Valentim (1996), “Questão nacional e questão colonial em Oliveira Martins”, *Análise Social*, XXXI, (135), pp. 183-201, [Em linha], Lisboa, R.I.C.S. da Universidade de Lisboa [consult. 25 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://analisesocial.ics.ul.pt>>, *op. cit.*, p. 135.

²⁴ Ferreira, José Medeiros, *Portugal na Conferência da Paz*, Lisboa, Quetzal Editores, 1992, p. 37.

países europeus o único aspecto a ser considerado na disputa territorial entre eles, mas também o interesse das populações; o apoio da III.^a Internacional comunista ao movimento anticolonial, que neste um terreno fértil para conquistar aliados na luta contra o imperialismo; e as transformações das sociedades coloniais, resultantes da efectiva ocupação europeia dos territórios e a transformação no modo de vida tradicional que esta operou²⁵.

A crise dos anos 1930 e a descida dos preços dos produtos agrícolas afectou o comércio colonial, e conseqüentemente o nível de vida dos camponeses nativos, que produziam para as grandes companhias exportadoras. Acrescia ainda a pressão demográfica causada pela imigração de população branca, provocando transformações sociais que deixaram de parte os nativos, cada vez mais frustrados por serem afastados das posições de poder²⁶.

Apesar das crescentes tensões sociais nos territórios colónias, até ao início da 2.^a GM os impérios europeus pareciam ter ainda um longo futuro. Contudo, quando esta terminou, as tensões e rupturas sociais que provocou levaram à ruptura da estrutura euromundista²⁷, iniciando-se a construção de uma nova comunidade internacional, onde passaram a figurar na vida internacional todas as comunidades, num movimento geral de descolonização consagrado na “Carta do Atlântico”. Esta foi um marco de viragem no sistema colonial, ao consagrar princípios como o direito de todos os povos à soberania e à escolha da sua forma de governo²⁸.

A impulsionar esta viragem estavam também os EUA e a União Soviética, que na disputa por zonas de influência e simpatizando com os princípios anticolonialistas, apoiaram e impulsionaram inúmeros movimentos nacionalistas.

Para além das questões políticas e ideológicas, a década de 1950 foi também prolífica em eventos que aceleraram o processo descolonizador. Destacamos aqui a Conferência de Bandung em Abril de 1955, na qual se assistiu à emergência dos povos então designados do “Terceiro Mundo”, transformando-os num novo elemento de pressão sobre as potências colonizadoras. Destacamos também o desaire da expedição militar franco-britânica contra o Egipto, em Outubro de 1956, na sequência da nacionalização do Canal do Suez por Nasser. Ambos os países foram condenados na ONU e sob pressão dos EUA tiveram de retirar as suas forças da região, o que correspondeu a um

²⁵ Alexandre, Manuel Valentim, “A Descolonização Portuguesa em Perspectiva Comparada”, pp. 31-59, [Em linha], Lisboa, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa [consult. 15 Maio 2013], disponível em WWW: <cprepmauss.com.br>, p. 32.

²⁶ Holland, R. F., *European Decolonization, 1918-1981 – An Introductory Survey*, Londres, MacMillan Education, 1985, pp. 2-5, *apud* Alexandre, Manuel Valentim, p. 34.

²⁷ Moreira, Adriano, *A Europa em Formação: A Crise do Atlântico*, vol. IV, São Paulo, Editora Resenha Universitária, 1976, onde é analisada a formação, maturação e crise do Euromundo.

²⁸ Moreira, Adriano, *Teoria das Relações Internacionais*, Coimbra, Edições Almedina, p. 42.

claro sinal de fraqueza perante as suas colónias e os países do “Terceiro Mundo”²⁹.

Na realidade, as transformações operadas nesta década indicavam que o padrão internacional apontava agora para a independência de todos os territórios coloniais, o que levava os dois maiores impérios europeus a encarar as suas colónias mais como um fardo do que como um interesse vital³⁰.

O nacionalismo africano, antes de afectar Portugal, atingiu as duas principais potências coloniais europeias, Inglaterra e França, numa vaga descolonizadora cuja dinâmica foi qualificada pelo Primeiro-ministro Britânico Harold Macmillan de “ventos de mudança”³¹. No caso inglês, a emergência do “Terceiro Mundo” e o primeiro passo para a descolonização do Império Britânico ocorreu em 1947, com a independência da Índia e do Paquistão. Dez anos depois foi a vez da Federação da Malaia, em 1957, seguindo-se uma vaga de independências africanas: o Sudão em 1956, o Gana em 1957, a Nigéria em 1960 e o Quênia em 1963. Neste processo descolonizador, a Grã-Bretanha adoptou diferentes soluções consoante a situação do território em questão, indo desde a formação de conselhos eleitos para administrar os territórios, até à independência formal³².

Já França, cujo sistema imperial era mais centralizado e autoritário, após a 2ª GM viu-se envolvida num conjunto de guerras insurreccionais e independentistas em vários dos seus territórios, obrigando-a a ceder e a conceder a independência à quase totalidade destes. Nuns casos a independência foi concedida por referendo; noutros pela força, após anos de guerra, como foi o caso da Argélia; alguns dos territórios, essencialmente pequenos arquipélagos, optaram por continuar sob a administração francesa. Os territórios colónias franceses adquiriram a sua autonomia entre 1956 e 1977, tendo a grande maioria obtido a independência em 1960: Camarões, Togo, Senegal, Níger, Congo, Mali, Chade, Mauritânia, entre outros.

No que se refere a Portugal, alheios às mudanças que se estavam a operar no equilíbrio internacional de poder e à transformação nas normas e instituições internacionais, os seus responsáveis políticos optavam por manter e defender a soberania portuguesa sobre os seus territórios em África.

²⁹ Richardson, Louise (1992), “Avoiding and incurring losses: decision-making in the Suez Crisis”, *International Journal*, XLVII, (2), pp. 307-401, [Em linha], St Andrews, School of International Relations of University of St Andrews [consult. 25 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://jstor.org>>, pp. 330-335.

³⁰ Kohn, Hans, *Nationalism: its meaning and history*, Nova Iorque, Van Nostrand, 1971, pp. 122 *et seq.*

³¹ Myers, Frank (2000), “Harold Macmillan’s ‘Winds of Change’ Speech: A Case Study in Rhetoric of Policy Change”, *Rhetoric & Public Affairs*, III, (4), pp. 555-575, [Em linha], Michigan, Michigan State University Press [consult. 12 Janeiro 2013], disponível em WWW: <<http://muse.jhu.edu>>, p. 556.

³² Sobre a descolonização Britânica ver por exemplo, White, Nicholas, *Decolonisation: the British experience since 1945*, Londres, Longman, 1999; Louis, William Roger, *Ends of British Imperialism: The Scramble for Empire, Suez, and Decolonization*, Londres, I. B. Tauris, 2007; Betts, Raymond (1998), *Decolonization*, Londres, Routledge, 1998.

1.2 A RESISTÊNCIA DO ESTADO NOVO À DESCOLONIZAÇÃO

1.2.1 RESISTÊNCIA JURÍDICA

Os principais receios dos governantes de Lisboa em relação aos territórios africanos eram essencialmente de duas ordens de grandeza: a partilha dos mesmos pelas grandes potências e o despoletar de convulsões internas nas próprias colónias. Incertezas que acabaram por os levar a favorecer o centralismo administrativo e político no controlo das populações nativas, reforçado no período do Estado Novo devido à natureza do regime³³. Foi disso exemplo a incorporação do “Acto Colonial” de 1930 na Constituição de 1933, levando à centralização política, administrativa, financeira e económica dos territórios, “num todo indivisível com a cabeça na Metrópole”, onde residia “a essência orgânica da Nação Portuguesa”³⁴.

Com o crescimento económico das colónias no pós 2ª GM, a emigração da metrópole para o ultramar cresceu de forma significativa, levando ao aumento da pressão sobre as comunidades nativas que viam a sua posição na sociedade cada vez mais marginalizada. Ao contrário do que sucedia nos territórios franceses e ingleses, não se verificou nenhum reforço da africanização dos quadros dirigentes, nem a integração da população nativa no sistema político.

Uma realidade sem correspondência com as alterações jurídicas que se processavam em Lisboa, como foi o caso da revisão constitucional de 1951, em que o governo transforma as colónias em “províncias ultramarinas”, visando estabelecer o princípio da assimilação, mas que na prática pouco alterava. A segregação da população nativa manteve-se, sendo-lhes vedada a sua integração no sistema administrativo, político e económico mais rentável. Como a historiadora Ana Silva demonstrou, a legislação emanada de Lisboa tinha pouco impacto nos territórios africanos, uma vez que estes regiam-se essencialmente pelos estatutos informais de ordem local, que se mantinham inalterados³⁵.

Toda a construção jurídica em volta da integração nacional tinha essencialmente uma função retórica, visando justificar a soberania portuguesa sobre os territórios quando esta se encontrava ameaçada. Ao classificar as colónias como províncias na constituição portuguesa, o governo português pretendia que os territórios africanos ficassem formalmente fora do âmbito do Capítulo XI da Carta das Nações Unidas, dedicado aos “territórios não autónomos”. Contudo, nada de novo foi acrescentado em termos políticos ao sistema colonial português. A comprová-lo está a alteração de

³³ Alexandre, Manuel Valentim (2005), pp. 52-53.

³⁴ Rosas, Fernando (2003), *op. cit.* p. 90.

³⁵ SILVA, Ana C. N., “*A Cidadania nos trópicos – O Ultramar no constitucionalismo monárquico português (1820-1880)*”, Tese de Doutoramento defendida na Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa, 2005, *apud* Alexandre, Manuel Valentim (2005), p. 53.

1951 ao “Estatuto dos Indígenas”, que acabou por não tocar em nenhuma questão de fundo e continuou na prática a negar a cidadania portuguesa a quase toda a população africana. Uma realidade que contradizia toda a lógica de assimilação preconizada na alteração constitucional.

Foi só dez anos mais tarde, em 1961, quando estalou a revolta no Norte de Angola, e devido às pressões internacionais, que o governo português realizou algumas reformas importantes no sistema colonial. Nestas alterações inserem-se a abolição do “Estatuto do Indígena”; a promulgação de um código do trabalho rural; e a eliminação da obrigatoriedade do cultivo de certos tipos de produtos. Mas também aqui, em pleno período da guerra em Angola, os resultados práticos foram praticamente inexistentes.

Em 1963, com a guerra a atingir agora também a Guiné-Bissau, discutiu-se no Conselho Ultramarino a revisão da “Lei Orgânica do Ultramar”. Embora já existisse vontade de certos sectores políticos em descentralizar a decisão política, prevaleceu a ideia da unidade política e centralidade administrativa do Estado português pluricontinental³⁶, “com o direito de possuir fora do continente europeu (...) o património marítimo, territorial, político e espiritual”³⁷. Como sublinha Luís Nuno Rodrigues, “a independência nacional, a integridade do país no seu todo pluricontinental e a manutenção do regime e das instituições vigentes eram os três objectivos fundamentais de Portugal”³⁸.

1.2.2 RESISTÊNCIA IDEOLÓGICA

Era na “causa nacional” e na restauração da “alma da Pátria”, que no essencial o programa político do Estado Novo assentava: manter os direitos históricos sobre as colónias³⁹; espalhar os valores ocidentais em África e na Ásia; e garantir um Estado pluricontinental com uma sociedade multirracial⁴⁰. Segundo Adriano Moreira, a linha condutora da política externa era a “secularmente exercida responsabilidade colonial”⁴¹, sendo a “missão colonizadora e evangelizadora” um desígnio

³⁶ Silva, A. E. Duarte (1995), “O litígio entre Portugal e a ONU (1960-1974)”, *Análise Social*, XXX, (130), pp. 5-50, [Em linha], Lisboa, Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa [consult. 29 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://analisesocial.ics.ul.pt>>, p. 17.

³⁷ Discurso de 30 de Junho de 1930, cf. Henriques, Mendo Castro e Gonçalo Mello, *Salazar. Pensamento e Doutrina Política (Textos Antológicos)*, Lisboa, Verbo, 2007, *op. cit.*, p. 232.

³⁸ Rodrigues, Luís Nuno (2005), *op. cit.* p. 14.

³⁹ Andrade, António (1955), *Muitas Raças Uma Nação*, Porto, 1955, p. 5.

⁴⁰ Remy, *Goa, Roma do Oriente*, Lisboa, s. d., *op. cit.* p. 338 *apud* Torgal, Luís Reis e Amadeu Homem (1982), “Ideologia salazarista e «cultura popular» – análise da biblioteca de uma cada do povo”, *Análise Social*, XVIII, (72/73/74), pp. 1437-1464 [Em linha], Lisboa, R.I.C.S. Universidade de Lisboa [consult. 29 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://analisesocial.ics.ul.pt>>, p. 1450-NOTA.

⁴¹ Moreira, Adriano, *Estudos da Conjuntura Internacional*, Lisboa, Dom Quixote, 1999, *op. cit.* p. 312.

natural do povo português⁴².

Foi contudo no Brasil, que o regime encontrou um fundamento importante da sua ideologia, a doutrina do luso-tropicalismo de Gilberto Freyre. Esta foi inserida na linguagem académica por Adriano Moreira nos anos 1950 e rapidamente adoptada pelo regime para fundamentar o “modo português de estar no mundo” e a sua presença em África. Reproduzida no discurso do Estado Novo, pressupunha que os portugueses tinham “uma forma particular, específica, de se relacionar com outros povos, culturas e espaços físicos, maneira que o distingue e individualiza no conjunto da humanidade”⁴³.

Por outro lado, para o regime, a ausência da dimensão colonial enfraqueceria a soberania nacional, sendo por isso um argumento suficiente para validar as acções políticas e militares na defesa do ultramar⁴⁴. Uma posição condizente com a leitura de Salazar da situação internacional do pós-guerra⁴⁵, em que colocava a Inglaterra no primeiro plano de entre os vencedores da 2ª GM, esperando dela a garantia da manutenção dos tradicionais valores ocidentais, dos regimes peninsulares, e dos impérios europeus, não aceitando, por outro lado, que os EUA a tivessem relegado para segundo plano⁴⁶. Uma leitura que demonstrava uma compreensão incompleta das novas forças que entretanto se haviam constituído⁴⁷.

O verdadeiro receio do regime prendia-se apenas com a União Soviética e o alastramento do comunismo na nova ordem mundial, pois “a Rússia tem hoje todas as possibilidades de dominar inteiramente a Europa e pode fazê-lo sem que a maior parte dela possa sequer lutar”⁴⁸. Para enfrentar a ameaça, Salazar reaproximou-se de Espanha, reafirmando o pacto de ajuda mútua e dando início à elaboração de planos para a defesa dos Pirenéus⁴⁹. Foi nesta altura que Salazar desenvolveu a ideia de

⁴² Moreira, Adriano (2000), *op. cit.* p. 316.

⁴³ Bastos, Cristiana (1998), “Tristes trópicos e alegres luso-tropicalismos: das notas de viagem em Lévi-Strauss e Gilberto Freyre”, *Análise Social*, XXXIII, (146/147), pp. 414-432, [Em linha], Lisboa, RICSUL [consult. 29 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://analisesocial.ics.ul.pt>>, *op. cit.*, pp. 111-112.

⁴⁴ Caetano, Marcello, *Minhas Memórias de Salazar*, Lisboa, Editora Verbo, 1977, p. 168.

⁴⁵ Sobre a análise de Salazar do pós-guerra, cf. Salazar, António, “No Fim da Guerra”, em Salazar, António de Oliveira, *Discursos e Notas Políticas*, vol. V, Coimbra, Coimbra Editora, 1967, pp. 90-97.

⁴⁶ Telo, António J., “Portugal e a NATO: dos Pirenéus a Angola”, *Análise Social*, XXX, (134), pp. 947-973, [Em linha], Lisboa, Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa [consult. 29 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://analisesocial.ics.ul.pt>>, p. 949.

⁴⁷ Cf. Oliveira, César, “Oliveira Salazar e a Política Externa Portuguesa: 1932/1968”, em A. E. Duarte Silva (org.), *Salazar e o Salazarismo*, Lisboa, Publicações Dom Quixote, 1989, pp. 84-86. Também Medeiros Ferreira fala de “uma certa desorientação perante as novas realidades surgidas no após-guerra”, cf. Ferreira, José Medeiros, “Características históricas da política externa portuguesa entre 1890 e a entrada na ONU”, *Política Internacional*, I, (6), *op. cit.*, p. 144.

⁴⁸ Salazar, António O., “Ideias falsas e palavras vãs”, em Salazar, António O. (1967), vol. V, *op. cit.*, p. 253.

⁴⁹ Telo, António J. (1995), p. 950.

“uma Europa que se prolonga em África” e da unidade essencial de Portugal com as suas colónias, uma opção que devia ser seguida pelas restantes potências coloniais europeias, de forma a recuperar as suas economias e a manterem-se independentes e autónomas⁵⁰.

Na verdade, o regime mantinha-se confiante no posicionamento de Portugal na comunidade internacional do pós-guerra e na orientação da sua política. Pois os “acordos regionais” que “as realidades presentes aconselham” permitiriam manter a aliança inglesa e desenvolver as relações “com os Estados Unidos, a França e os nossos vizinhos coloniais, a política peninsular e esta íntima ligação com o Brasil”, onde se iria enraizar o novo “centro de gravidade da política do Ocidente”, e onde “temos garantido o nosso lugar”⁵¹. Porém, como nota José Medeiros Ferreira, após a 2ª GM o regime passou por “Dificuldades provenientes da chamada vitória das democracias”, que conduziram à sua marginalização na arena internacional⁵².

A aparente estabilidade dos regimes europeus não permitiu ocultar o seu declínio económico, militar e político, que foi logo aproveitado pelos movimentos nacionalistas para intensificar as suas acções e pressionar a descolonização. Segundo Abel Couto, para além dos Estados, das Organizações Internacionais e das Organizações Transnacionais, surgiam agora os Movimentos de Libertação como actores do sistema político internacional⁵³. Em Portugal, porém, o governo mantinha inalterados os objectivos de “manter, desenvolver e defender o Ultramar”⁵⁴, uma opção que orientou a política externa portuguesa mesmo após o desaparecimento de Salazar, pois tratava-se não de uma visão pessoal deste, mas de uma opção nacional⁵⁵.

A ideologia colonialista portuguesa manteve-se firme até à queda do regime, aparentemente contra tudo e todos na resistência aos “ventos de mudança”. Pelo menos era o que fazia querer o próprio Salazar, quando em Fevereiro de 1965 proferiu a expressão “orgulhosamente sós”⁵⁶. Este pretendia mostrar que apesar do isolamento internacional e da oposição interna, a capacidade de resistência e sobrevivência do povo português, assim como a determinação do governo, tornaria possível continuar a lutar por Portugal em África⁵⁷. Porém, como nos diz Costa Pinto, a realidade não terá sido bem esta: na ONU, a pressão político-diplomática não é questionável, mas só nos anos setenta o país foi verdadeiramente marginalizado, mas o mesmo não se pode dizer a nível bilateral

⁵⁰ Salazar, António O., "Preparação nacional para o pós-guerra", em Salazar, António de O. (1967), V, p. 60.

⁵¹ Salazar, António O., "Portugal, a Guerra e a Paz", em Salazar, António O. (1967), IV, *op. cit.*, pp. 112-113.

⁵² Ferreira, José Medeiros, *Cinco regimes na política internacional*, Lisboa, Presença, 2006, *op. cit.*, p. 89.

⁵³ Couto, Abel, *Elementos de Estratégia: Apontamentos para um Curso*, vol. I, Lisboa, IAEM, 1988, *passim*.

⁵⁴ Garcia, Francisco, *Análise Global de uma Guerra: Moçambique 1964-1974*, Lisboa, Prefácio, 2003, p. 73.

⁵⁵ Telo, António J., *Os Açores e o Controlo do Atlântico*, Lisboa, Edições Asa, 1993, p. 111.

⁵⁶ Nogueira, Franco, *Salazar: o último combate (1964-1970)*, VI, Porto, Civilização Editora, 2001, *op. cit.*, p. 8.

⁵⁷ Rodrigues, Luís Nuno, “«Orgulhosamente Sós»? Portugal e os Estados Unidos no início da década de 1960”, comunicação apresentada ao 22º Encontro de Professores de História da Zona Centro com o tema *Política Externa e Política de Defesa Portuguesa*, Abril de 2004, Caldas da Rainha.

com alguns Estados, nem no seio da OTAN⁵⁸.

Já a nível interno, a política de continuação em África encontrou de início pouca resistência e só aos poucos se foram formando núcleos de discórdia. O regime ditatorial e a Censura desempenharam um importante papel nesse âmbito, uma vez que impediam qualquer discussão pública sobre o assunto. O nacionalismo imperial, enraizado nos vários grupos das elites portuguesas, continuou a fazer-se sentir até ao fim. Como nos diz Costa Pinto, a resistência à descolonização deveu-se em parte à natureza do regime político português, pois mais do que o “interesse económico em manter o sistema colonial”, terá sido a “natureza ditatorial do sistema político”, assim como “a ideologia nacionalista do Estado Novo”, a impor a “resistência à descolonização” como uma “opção da elite política dominante e do ditador”⁵⁹.

1.2.3 RESISTÊNCIA DIPLOMÁTICA

Durante a 2ª GM, assim como nos anos subsequentes, os governantes portugueses estavam de certa forma cientes da incapacidade em proteger militarmente os interesses nacionais em toda a extensão do território, principalmente face às grandes potências⁶⁰. Por isso, a manutenção do império foi, até final da década de cinquenta, mais uma prioridade política do que militar⁶¹, o que exigia manter as relações com a Inglaterra e os EUA, e garantir uma posição forte na Península Ibérica⁶².

Apesar de durante a guerra a neutralidade ter possibilitado maior autonomia económica⁶³ e obter

⁵⁸ Pinto, António (2001), *passim*.

⁵⁹ *Idem.*, *ibidem.*, *op. cit.*, p. 86.

⁶⁰ Rocha, Alexandre, “As pressões dos Aliados e a evolução da política externa portuguesa entre 1942 e 1943: da neutralidade à colaboração”, *Revista de História da Biblioteca Nacional*, (161), pp.113-144, 2009, p. 118.

⁶¹ Barros, Júlia Leitão, “Anglofonia e a Germanofolia em Portugal Durante a Segunda Guerra Mundial”, em Maria Carrilho *et all* (orgs.), *Portugal na Segunda Guerra Mundial, Contributos para uma Reavaliação*, Lisboa, Publicações Dom Quixote, 1989, p. 94 *et seq.*

⁶² Telo, António J., “Modelos e Fases do Império Português 1890-1961” (SEPARATA), em Hipólito de la Cruz TORRE, (org.), *Portugal, Espanha y Africa en los Últimos Cien Años (IV Jornadas de Estudios Luso-Espanoles)*, Mérida, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 1992, pp. 72-74.

⁶³ Rosas, Fernando, “O Estado Novo (1926-1974)”, em José Mattoso (org.), *História de Portugal*, vol. VII, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, pp. 110-115. Sobre a evolução económica portuguesa nos anos trinta e quarenta, *cf.* Rosas, Fernando, *Portugal entre a Paz e a Guerra: estudo do impacte da II Guerra Mundial na economia e na sociedade portuguesa (1939-1945)*, Lisboa, Editorial Estampa, 1995; Rosas, Fernando (1994), “Estado Novo e desenvolvimento económico (anos 30 e 40): uma industrialização sem reforma agrária”, *Análise Social*, XXIV, (128), pp. 871-887, [Em linha], Lisboa, Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa [consult. 25 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://analisesocial.ics.ul.pt>>.

vantagens para além do peso relativo do país no Sistema Internacional⁶⁴, no período do pós-guerra a situação foi bastante diferente. Nesta fase foi preciso salvaguardar o regime e a integridade territorial, através da exploração da complexidade geográfica do país⁶⁵, e da manutenção de uma política orientada para o Atlântico, como aliás era apanágio da política externa portuguesa⁶⁶.

O “atlantismo”, que conheceu um grande desenvolvimento na guerra de 1914-18⁶⁷, assumiu com a 2ª GM a forma de uma política de “grandes espaços”, estando na origem do Pacto do Atlântico e na formação da OTAN⁶⁸. Uma organização à qual Portugal aderiu, apenas após um processo longo e complexo, através do qual o governo pretendeu salvaguardar a manutenção dos territórios africanos, colocando-os ao abrigo do tratado⁶⁹. O chefe de governo estava convencido que o mundo ocidental “acabaria por reconhecer as vantagens de poder contar com um espaço territorial português de incontestável valor estratégico, mesmo que discordasse do regime existente em Lisboa e da política colonial prosseguida”⁷⁰. Porém, os EUA rejeitaram peremptoriamente essa possibilidade, alegando que os territórios portugueses em África não estavam dentro da área de segurança prevista, à semelhança dos territórios franceses e ingleses⁷¹.

Já no âmbito da ONU, quando a 24 de Fevereiro de 1956 o Secretário-Geral questionou os novos Estados membros, onde se incluía Portugal, se administravam territórios que poderiam ser incluídos ao abrigo do artigo 73º da Carta, a resposta portuguesa foi negativa. Com esta posição, segundo Franco Nogueira, “Salazar acaba de tomar uma decisão de profundo significado, das mais sérias implicações e extensas consequências”, isto é, as províncias não tinham vocação para serem independentes, uma vez que eram territórios sob a ordem constitucional portuguesa⁷². Uma posição que o país conseguiu manter sem grande oposição até ao final da década de cinquenta, altura em que

⁶⁴ Telo, António, “Os Açores e a neutralidade portuguesa na 2.ª Guerra Mundial”, comunicação apresentado no colóquio *Os Açores e a Segunda Guerra Mundial: colóquio internacional comemorativo dos 60 anos sobre a capitulação alemã*, Instituto Açoriano de Cultura, 7 de Maio de 2005, Angra do Heroísmo, 2007, p. 17.

⁶⁵ Ribeiro, Orlando, *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1991, p. 39.

⁶⁶ Nogueira, Franco, *O Estado Novo*, Porto, Civilização Editora, 2001a, p.11 e pp.133-134.

⁶⁷ Artaud, Denise, “Aux origines de l’atlantisme: la recherche d’un équilibre européen au lendemain de la première guerre mondiale”, *Relations internationales*, (10), 1977, pp. 115-126.

⁶⁸ Cf. Delmas, Claude, *Les enracinements historiques de l’atlantisme*, Paris, s.n., 1979, *passim*.

⁶⁹ Memorial português de 8 de Março de 1949 *apud* Teixeira, Nuno S. (1993), “Da Neutralidade ao Alinhamento: Portugal na Fundação do Pacto do Atlântico”, *Análise Social*, XXVIII, (120), pp. 62-75, [Em linha], Lisboa, Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa [consult. 25 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://analisesocial.ics.ul.pt>>, p. 68.

⁷⁰ Themido, João Hall, *Dez Anos em Washington, 1971-1981: as verdades e os mitos nas relações luso-americanas*, Lisboa, Dom Quixote, 1995, *op. cit.*, p. 126.

⁷¹ A inclusão das colónias no Tratado do Atlântico era um assunto chave para os governos português e francês, apesar disso, não houve qualquer esforço de concertação diplomática nesta matéria, *cf.* Mathias, Marcello, *Correspondência Marcello Mathias-Salazar, 1947-1968*, Lisboa, Difel, 1948, pp. 127-129.

⁷² Nogueira, Franco, *Salazar: o ataque (1945-1958)*, vol. IV, Porto, Civilização Editora, 2001b, *op. cit.*, p. 423.

dezassete novos Estados anticolonialistas se tornaram membros da organização, alterando o equilíbrio de forças na Assembleia Geral (AG)⁷³.

Contudo, foi a partir de 1960 que a pressão diplomática na ONU começou a fazer-se sentir de forma mais intensa⁷⁴, especialmente após a aprovação da resolução que acolheu o designado “Relatório dos Seis”⁷⁵, imediatamente repudiada pela delegação portuguesa, por considerar que a atribuía à AG competências que esta não possuía⁷⁶.

A situação agravou-se em 1961 devido aos tumultos em Angola, com Portugal a ser criticado por recusar a autodeterminação dos territórios africanos. No entanto, o governo continuava a defender a fórmula “uma Nação com um Estado unitário” e acusava os países comunistas e alguns Estados africanos de serem os principais responsáveis pelos acontecimentos no território. Por outro lado, atribuía a instabilidade em África à disputa entre os EUA, a União Soviética e a China, reiterando a legitimidade na defesa do ultramar, e a certeza de que o governo não cederia⁷⁷.

Em 1965, já envolvido numa guerra em três teatros de operações, o governo continuava determinado a resistir, o que desencadeava uma cada vez maior oposição diplomática no âmbito da ONU, onde a política colonial portuguesa era fortemente criticada. Com o passar dos anos a marginalização foi sendo maior, com várias resoluções a serem aprovadas contra o interesse português, como foi o reconhecimento pela AG da legitimidade da luta armada dos nacionalistas⁷⁸.

Após a substituição de Salazar por Marcello Caetano, em Setembro de 1968, a AG moderou a sua actuação como forma de encorajar o novo presidente do Conselho a mudar de política. Porém, as eleições de Outubro desse ano para a Assembleia Nacional tornaram evidente que esta não iria mudar e a 15 de Dezembro, a nova Assembleia eleita incitou Marcello Caetano a prosseguir com a “política nacional de manutenção e defesa da unidade e integridade de todos os territórios portugueses”⁷⁹.

Uma opção desfasada da realidade dominante, como ficou evidente na “Conferência de Roma” de 1970, onde foi expresso o apoio à luta dos povos pela autodeterminação⁸⁰.

A 4 de Fevereiro de 1972, foi a vez do Conselho de Segurança (CS) aprovar uma resolução onde

⁷³ Pereira, André, *O Ultramar Português no Plano Mundial*, Lisboa, Sociedade de Geografia, 1959, p. 64.

⁷⁴ Nogueira, Franco, *As Nações Unidas e Portugal*, Lisboa, Ática, 1961, p. 216.

⁷⁵ Enuncia os princípios que determinam a existência da obrigação de transmitir as informações previstas no artigo 73º, alínea e), da Carta. Foi aprovado em 15 de Dezembro de 1960, sob a forma da resolução 1541 (XV), como anexo à resolução 1514 (XV): “Declaração Anticolonialista”, cf. Silva, A. E. Duarte, p. 8.

⁷⁶ Cf. “Le Portugal répond aux Nations Unies”, Lisboa: Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1970, pp. 117-118 *apud* Silva, A. E. Duarte, p. 11.

⁷⁷ Salazar, António de Oliveira (1967), vol. V, p. 287 *et seq.*

⁷⁸ Resolução 2105 (XX) de 12 de Dezembro de 1965: “Declaração Anticolonial”, cf. Silva, A. E. Duarte, p. 33.

⁷⁹ Caetano, Marcello, *Mandato Indeclinável*, Lisboa, Verbo, 1970, pp. 77 *et seq.*

⁸⁰ A *Conferência Internacional de Apoio aos Povos das Colónias Portuguesas* visava desenvolver a solidariedade política, jurídica, moral e material para com as lutas de libertação, cf. Cabral, Amílcar, *Obras Escolhidas de Amílcar Cabral: A prática revolucionária*, vol. II, Lisboa, Seara Nova, 1977, pp. 132-133.

reafirmava o direito à autodeterminação dos povos, pedindo a Portugal que também o reconhecesse. Mais tarde, a 22 de Novembro, uma nova resolução reconhecia a legitimidade da luta pela autodeterminação dos povos colonizados, apelando ao governo para negociar com os movimentos de libertação uma solução política para a guerra. Estas deliberações, tal como as anteriores, foram ignoradas por Lisboa, com o presidente do Conselho a negar qualquer possibilidade de negociação⁸¹.

No período em que durou a guerra em África, a diplomacia portuguesa teve de enfrentar a oposição da grande maioria dos Estados africanos, que exigiam a autodeterminação das colónias portuguesas. Essa oposição era também manifestada pelos Estados comunistas que, sem excepção, aproveitando para enfraquecer a OTAN e aumentar a desconfiança dos africanos em relação ao Ocidente, votavam contra Portugal na ONU e apoiavam a descolonização. Na mesma linha seguiam quase todos os Estados asiáticos, embora com diferentes tons de severidade, enquanto os Estados latino-americanos intervinham num tom predominantemente conciliatório, embora defendessem que a inflexibilidade portuguesa punha em causa a paz e a segurança internacional⁸².

O Brasil foi um caso particular, tendo apoiado Portugal até à eleição de Jânio Quadros, em Outubro de 1960. A partir de então a política adoptada, que se manteve com João Goulart, foi de apoio à autodeterminação dos territórios africanos. Após o golpe militar de 31 de Março de 1964, o Presidente Castelo Branco mudou novamente a política brasileira, assumindo agora um rumo mais coincidente com os interesses portugueses, chegando mesmo a defender uma “Comunidade Afro-Luso-Brasileira”. Quanto a Portugal, procurou criar uma “Comunidade Luso-Brasileira” e, através dela, atrair o Brasil para a sua política africana⁸³, ao mesmo tempo que procurava legitimar o discurso de “comunidade de sentimento” portuguesa⁸⁴.

No que se refere aos Estados europeus ocidentais, mais próximos de Portugal, as suas posições foram variando ao longo da guerra, sendo que, nunca foram claramente hostis à política portuguesa. O Reino Unido, embora reconhecesse o direito à autodeterminação dos povos em África e estivesse numa posição favorável para pressionar Portugal, foi geralmente favorável aos interesses portugueses na ONU. Já a França apoiou Portugal sem grande hesitação na ONU, defendendo que a Carta das Nações Unidas não legitimava a organização a substituir-se às potências administrantes⁸⁵; em termos bilaterais a relação era positiva, especialmente a nível comercial e militar, com a França a não

⁸¹ Caetano, Marcello, *As Grandes Opções*, Lisboa, Verbo, 1973, pp. 38-41.

⁸² Silva, A. E. Duarte, pp. 17-24.

⁸³ Em 1965 F. Nogueira procurou lançar no Brasil “a construção da comunidade lusitana” e expor a política portuguesa em África, tentando convencer os brasileiros dos efeitos nefastos para o Brasil, se a Inglaterra continuasse a sua política para África e se Portugal perdesse os seus territórios, *cf.* Nogueira, Franco, *Diálogos Interditos*, vol. I e II, Lisboa, Editorial Intervenção, 1979, pp. 89-94.

⁸⁴ Silva, Douglas, “A oposição no exílio e a memória da «resistência» ao Estado Novo em São Paulo”, *Revista Migrações: Número Temático Migrações entre Portugal e América Latina*, (5), pp. 239-254, 2009, p. 246.

⁸⁵ Nogueira, Franco, *Um Político Confessa-se: Diário, 1960-1968*, Porto, Civilização, 1986, pp. 303 *et seq.*

colocar grandes entraves à venda de armamento a Portugal⁸⁶.

Relativamente a Espanha, nunca assumiu uma posição pública clara quanto à política portuguesa para África. Nos anos 1950 defendia, tal como Portugal, que os territórios espanhóis fora da Europa eram uma parte integrante de Espanha, e como tal, não sujeitos ao escrutínio da ONU. Mas quando a pressão internacional aumentou sob Portugal, o regime espanhol começou a colaborar com o “Comité de Informações” e a preparar a autonomia dos seus territórios não autónomos⁸⁷.

A República Federal da Alemanha, por não ser membro da ONU nem ter grandes tradições anticolonialistas, ou porque queria defender os seus interesses militares em Portugal, manteve durante a Guerra do Ultramar o seu apoio ao regime, tornando-se num dos principais parceiros comerciais portugueses e um dos maiores fornecedores de armamento às FA portuguesas⁸⁸.

Quanto aos EUA, para compreender a seu posicionamento face ao colonialismo português e como o governo de Lisboa resistiu diplomaticamente à política americana, é preciso considerar três vectores: as tradições anticolonialistas dos EUA; a OTAN; e a base da Lajes⁸⁹. O início da guerra em África, coincidente com a presidência de Kennedy, segundo Luís Nuno Rodrigues, correspondeu ao período em que as relações entre ambos os países passaram pela primeira crise verdadeiramente grave. Para tal terão contribuído: a tentativa de golpe de Estado do general Botelho Moniz; o assalto ao paquete Santa Maria; as votações contra Portugal na ONU; o apoio americano aos movimentos de libertação angolanos; e as restrições à venda de armamento a Portugal⁹⁰.

A atitude americana demonstrava um certo alheamento à política colonial portuguesa, ao qual Salazar não ficou indiferente e cujas repercussões se faziam sentir sempre que era necessário renegociar o acordo das Lajes⁹¹. Como diz António Telo, nestas negociações estavam presentes as preocupações mais prementes da política portuguesa: África e a continuação do império. E foram elas que a partir de 1958 marcaram o relacionamento português com os EUA e a OTAN⁹².

Com o Pentágono a pressionar para que fosse tido em conta os Açores nas relações com Portugal,

⁸⁶ Fonseca, Ana Mónica, *A Força das Armas: o Apoio da República Federal da Alemanha ao Estado Novo*, Lisboa, Instituto Diplomático, 2007, pp. 26-27.

⁸⁷ Oliveira, César, *Cem Anos nas Relações Luso-Espanholas*, Lisboa, Cosmos, 1995, pp. 157 *et seq.*; Nogueira, Franco (1986), pp. 484 e 513.

⁸⁸ Fonseca, Ana Mónica, p. 50 *et seq.*

⁸⁹ Sobre o relacionamento entre Portugal e EUA, para além dos autores citados ver também, Crolen, Luc, *Portugal, the US and NATO*, Lovaina, Leuven University Press, 1973; Maxwell, Kenneth, “As colónias portuguesas e a sua descolonização”, *Revista Crítica de Ciências Sociais*, (15/16/17), pp. 524-532, 1985, pp. 529 *et seq.*, mais desenvolvidamente em, “Portugal and Africa: the last empire”, em Prosser Gifford e William Louis (orgs.), *The Transfer of Power in Africa: Decolonization 1940-1960*, New Haven: Yale University Press, 1982, pp. 337 *et seq.*; Antunes, José (1986), *passim*.

⁹⁰ Rodrigues, Luís Nuno (2002), *passim*.

⁹¹ Magalhães, José, *Portugal e as Nações Unidas. A Questão Colonial (1955-1974)*, Lisboa, IEEI, 1996, p. 15.

⁹² Telo, António J. (1995), p. 951.

verificou-se um abrandamento da oposição americana à política portuguesa, sem que os Estados Unidos, contudo, desistissem de convencer o regime a descolonizar. Foi o caso do “Plano Anderson”⁹³, recusado por Lisboa com o argumento de total inviabilidade em assumir a autodeterminação como objectivo político⁹⁴.

Com Lyndon Johnson na presidência, as relações bilaterais estagnaram, com os americanos focados nas questões internas e no envolvimento dos EUA na Guerra do Vietname. Mas em Janeiro de 1969, quando Richard Nixon foi eleito Presidente, iniciou-se um período bastante favorável no relacionamento luso-americano. Porém, a partir de 1972 a administração começou a ser criticada pela indiferença votada à luta pela autodeterminação em África⁹⁵ e, com o presidente fragilizado pelo caso “*Watergate*”, o Congresso aprovou uma emenda ao *Foreign Assistant Act*, proibindo a assistência militar e económica a Lisboa. O governo português reagiu e, em Outubro de 1973, o Ministro dos Negócios Estrangeiro declarou na ONU estar a contar que os EUA renunciassem à utilização dos Açores, findo o prazo do tratado em Fevereiro de 1974⁹⁶.

Quanto aos Estados com governos brancos no Sul de África, nomeadamente a África do Sul e a Rodésia, as relações com Portugal eram de total colaboração a todos os níveis, mas principalmente no militar, com as FA dos três países a cooperarem na guerra contra os nacionalistas⁹⁷.

1.2.4 RESISTÊNCIA MILITAR

No final da década 1950 e início da década seguinte, todos os indícios apontavam para a necessidade de Portugal ter de defender militarmente os seus interesses em África. A guerra, essa, não haveria de ser diferente da utilizada por vários grupos nacionalistas, para combater a ocupação colonial no continente africano⁹⁸.

Com a afirmação de Salazar de que estava convicto que “a defesa militar é o único meio de chegar à solução política que no fundo é a ordem nos territórios e o progresso pacífico das populações”⁹⁹, o caminho a seguir por Portugal estava traçado. Ou seja, controlar militarmente a actividade dos

⁹³ Rodrigues, Luís N. (Março 2004), p. 101.

⁹⁴ Samuels, Michael e Haykin, Stephen (1979), “The Anderson Plan: An American Attempt to Seduce Portugal Out of Africa”, *A Journal of World Affairs*, XXIII, (3), pp. 649-669.

⁹⁵ Schneidman, Witney, *Confronto em África: Washington e a Queda do Império Colonial Português*, Lisboa, Tribuna da História, 2005, p.163.

⁹⁶ Themido, João Hall (1995), p.96 *et seq.*

⁹⁷ Silva, A. E. Duarte, p. 27.

⁹⁸ Wilmshurst, Elizabeth, *International Law and the Classification of Conflicts*, Oxford, Oxford University Press, 2012, pp. 20 *et seq.*; Sivakumaran, Sandesh, *The Law of Non-International Armed Conflict*, Oxford, Oxford University Press, 2012, pp. 120-130; Kinsella, Helen, *The Image before the Weapon: A Critical History of the Distinction between Combatant and Civilian*, N.Y., Cornell University Press, 2011, *passim*.

⁹⁹ Salazar, Oliveira (1967), vol. V, *op. cit.*, p. 367.

nacionalistas nos territórios africanos; neutralizar os países limítrofes que podiam suportar a guerrilha; e procurar obter o apoio de outros Estados, ou pelo menos cooperar com eles. Uma vez alcançados estes pressupostos, o país aguardaria expectante que as relações de forças no sistema internacional e na região se alterassem, de forma a favorecer os interesses portugueses¹⁰⁰.

1.2.4.1 AS FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS DE 1961

A orgânica das FA portuguesas e a defesa dos territórios portugueses, antes da adesão de Portugal à OTAN, tinha por base uma força militar de grandes dimensões, equipada com material obsoleto e capacidade de combate reduzida. Porém, com o apoio dos EUA e no âmbito da doutrina OTAN, as FA evoluíram para uma força pequena, moderna e aeronaval, capaz de integrar operações militares combinadas.

Até meados da década de 1950 a defesa do império não era prioridade, com as forças militares em África a funcionarem essencialmente como reservas para uma eventual guerra na Europa. No entanto, os desenvolvimentos políticos levaram o governo a reorientar para o continente africano as prioridades de defesa, que em 1958 era já real, embora ainda não oficial¹⁰¹.

Esta passou a ser formalmente assumida pelo governo em Agosto de 1959, quando o Conselho Superior de Defesa Nacional aprovou um memorando que relegava para segundo plano os compromissos com a OTAN e com Espanha, dando total prioridade à defesa do ultramar. De uma só vez, toda política de defesa nacional integrada no conjunto da Aliança Atlântica, que perdurava desde a adesão do país à OTAN, passou a ser encarada como um assunto menor, concretizando-se assim uma segunda inversão na política de defesa nacional desde a 2ª GM¹⁰².

¹⁰⁰ Alexandre, Manuel Valentim (2005), p. 56.

¹⁰¹ Telo, António J. (1995), *op. cit.*, pp. 953-954.

¹⁰² Para uma análise mais detalhada dos compromissos de Portugal para com a OTAN: relativamente ao Exército, *cf.* Macedo, Ernesto, *Subsídios para o Estudo do Esforço Militar Português na Década de 50: Os Compromissos com a OTAN*, vol. I e II, Lisboa, Estado-Maior do Exército, 1988; relativamente à Marinha e Força Aérea, *cf.* Rocha, Alfredo (Abril de 1989), “Portugal e a defesa ocidental: problemas militares e estratégicos”, *Proserpina*, (8), pp. 68-77, Abril de 1989, pp. 71-73; relativamente ao reflexo da OTAN nas forças armadas e política de defesa, *cf.* Telo, António, “Portugal e a formação da NATO: contributo para uma história por fazer”, em Joaquim Serrão e Jorge Macedo (orgs.), *Estudos em Homenagem a Jorge Borges de Macedo*, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1994, pp. 525-547.

CAPÍTULO II

A AVIAÇÃO MILITAR PORTUGUESA: GÉNESE E EVOLUÇÃO ATÉ 1974

A Força Aérea Portuguesa ocupa no início do século XXI uma posição sólida e independente no seio das Forças Armadas Portuguesas. A sua actuação está legalmente enquadrada e os seus objectivos devidamente definidos pelo poder político. Segue uma doutrina operacional estandardizada com o que é preconizado no âmbito da OTAN e opera um conjunto de meios que a colocam, numa proporção à escala de Portugal, a par dos restantes países da Aliança Atlântica.

No entanto, nem sempre foi assim. Desde a invenção do avião que este foi visto como um importante meio de fazer a guerra, porém, apenas integrado nos Exércitos e Marinhas de Guerra, e não como um terceiro ramo independente das Forças Armadas¹⁰³.

2.1 INTRODUÇÃO DA AVIAÇÃO MILITAR EM PORTUGAL: A AVIAÇÃO MILITAR NA PRIMEIRA REPÚBLICA

Em Portugal, o processo foi semelhante. A introdução da aviação militar processou-se através da sua inclusão no Exército e Marinha de Guerra. Para tal terá também contribuído a curiosidade e o interesse que, no início do Século XX, a aviação suscitava em toda a sociedade ocidental. Talvez só assim se possa compreender como esta tenha surgido e sobrevivido nas FA portuguesas no período de grande instabilidade política e crise financeira que caracterizou a Primeira República.

Remontam ao ano de 1906 as primeiras manifestações públicas, em Portugal, no interesse em utilizar a aviação com fins militares. Em artigo publicado no jornal *O Século*, o tenente de Engenharia Pedro Fava Ribeiro de Almeida chama a atenção para a introdução de aeroplanos em grande parte dos Exércitos europeus, reivindicando para Portugal a criação de um “Serviço Aeronáutico Militar”. Entusiasta da aviação, Pedro de Almeida foi também um dos fundadores do Aero Clube de Portugal, a 11 de Dezembro de 1909, conjuntamente com outros oficiais do Exército, da Marinha e alguns civis influentes. Este clube tinha como objectivo o desenvolvimento da actividade aeronáutica em Portugal, nomeadamente na sua vertente militar, funcionando ainda como lóbi junto dos responsáveis políticos e militares¹⁰⁴.

Em 1911, na sequência da implantação da Primeira República, ocorreu uma intensa actividade legislativa que afectou a maioria dos sectores do Estado. A nível militar, as reformas incidiram sobre a constituição de um Exército miliciano, estabelecendo uma paridade doutrinária e funcional entre o

¹⁰³ Lopes, Mário Canongia e José Manuel Costa, *Os Aviões da Cruz de Cristo: 75 anos de aviação militar em Portugal*, Lisboa, Dinalivro, 1989, pp. 10-15.

¹⁰⁴ Correia, José Manuel, “E Sempre Vila Nova da Rainha”, *Mais Alto*, (369), pp. 24-29, Set/Out 2007, p. 46.

Exército e a Marinha. Contudo, esta primeira tentativa republicana para reformar a instituição castrense, não resistiu às incursões monárquicas e à Primeira Guerra Mundial¹⁰⁵.

A legislação com maior relevância foi a seguinte: o Decreto de 23 de Janeiro de 1911, relativo ao “Regulamento Disciplinar do Exército”¹⁰⁶; o Decreto de 2 de Março de 1911, relativo à “Lei do Recrutamento” para o Exército, que influenciaria de forma significativa o seu funcionamento, uma vez que visava o fim do Exército permanente e a redução do serviço militar efectivo, preconizando a criação do serviço de reservas¹⁰⁷; e o Decreto de 25 de Maio de 1911, relativo à “Organização Geral do Exército”¹⁰⁸, que alterava a organização do Exército metropolitano e as estruturas de defesa nacional herdadas do tempo da monarquia, “marcando a transição de um exército permanente, para o de nação armada na versão de um exército do tipo miliciano”¹⁰⁹.

Esta reorganização perdurou até 1943, como podemos verificar pela análise da Portaria nº 10480 de 4 de Setembro desse ano. No Sumário deste diploma eram referidas “as unidades da actual organização do exército que devem ser consideradas legítimas herdeiras (...) das organizações anteriores”; ao passo que o artigo 1º estabelecia que “Os regimentos, batalhões, grupos ou unidades equivalentes da actual organização do exército consideram-se directamente provenientes das unidades previstas na organização do exército de 1911”. Nem todas estas unidades militares se materializaram em 1911, como foi o caso da “Esquadrilha Inicial de Aviação”, que embora tivesse sido prevista só mais tarde foi criada, tendo surgido com a designação de Comando Geral de Aeronáutica¹¹⁰.

Porém, com a Primeira República foram dados os primeiros passos para o desenvolvimento da componente de aeronáutica militar. O Decreto de 25 de Maio de 1911 criou a Companhia de Aerosteiros que, em 1927, adquiriu as dimensões de Batalhão¹¹¹. Tratava-se de uma nova unidade do Exército que fazia parte do Serviço Telegráfico Militar da Arma de Engenharia e cuja missão era estabelecer as comunicações por meio das aerostações, aviões e pombos-correios. Na realidade, foi a

¹⁰⁵ Ribeiro, António (2011), “Organização Superior de Defesa Nacional. Reformas da República (1911-1913)”, Loures, Diário de Bordo, 2011, p. 20.

¹⁰⁶ Decreto de 19 de Janeiro de 1911, “Regulamento disciplinar do Exército”, em *Ordem do Exército*, 1ª Série, (2), de 23 de Janeiro de 1911, pp. 32-66.

¹⁰⁷ Lei de 2 de Março de 1911, “Lei do recrutamento”, em *Ordem do Exército*, 1ª Série, (5), de 6 de Março de 1911, pp. 143-174.

¹⁰⁸ Decreto de 25 de Maio de 1911, “Organização Geral do Exército”, em *Ordem do Exército*, 1ª Série, (11), de 26 de Maio de 1911, pp. 571-799.

¹⁰⁹ Ribeiro, António Silva (Março de 2011), *op. cit.*, pp. 21-22.

¹¹⁰ *Diário do Governo*, de 4 de Setembro de 1943, 1ª Série, (190), Portaria nº 10480, pp. 581-585 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>, *op. cit.*, pp. 581,585.

¹¹¹ Decreto de 25 de Maio de 1911, “Organização Geral do Exército”, em *Ordem do Exército*, 1ª Série, (11), de 26 de Maio de 1911, pp. 571-799.

primeira unidade militar com uma vertente aeronáutica em Portugal, sendo extinta apenas em 1937, aquando da reorganização da Arma de Aeronáutica¹¹².

No ano seguinte, em 1912, a Companhia de Aerosteiros recebe o primeiro avião, um “*Deperdussin B*”, com funções idênticas à das aerostações, sendo a primeira unidade militar portuguesa com aviões¹¹³.

Durante este ano alguns elementos influentes do poder político português renderam-se à causa aeronáutica. Foi o caso de António José de Almeida (deputado na Câmara e futuro Presidente da República), José de Castro (senador da República e sócio do Aero Clube) e do general Dantas Baracho (senador da República), dando início a um conjunto de acções no sentido de promover a criação da Aeronáutica Militar, um processo que levou dois anos a concretizar-se¹¹⁴.

A primeira e mais importante manifestação política a favor da aviação militar, ocorreu na Câmara de Deputados a 24 de Junho de 1912. Esta foi patrocinada pelo deputado António José de Almeida, que apresentou um Projecto de Lei destinado à criação de um “Instituto Militar de Aviação Portuguesa” e de uma pista de aviação a Sul do rio Tejo. Tratou-se de um importante impulso ao trabalho desenvolvido pelos militares e civis do Aero Clube de Portugal, que usufruíam de grande influência junto do poder político e que tinham vindo a desenvolver esforços no sentido de ser criada uma escola de aviação. Daí que, no artigo 2º do Projecto de Lei, estivesse prevista a construção de um aeródromo e de uma escola de aviação¹¹⁵.

Havia contudo quem em Portugal duvidasse das vantagens da aviação na guerra, considerando-a apenas como “os olhos do Exército de terra, os espiões aéreos que observam os inimigos (...) não sendo verdadeiros meios ofensivos”¹¹⁶. Um sentimento que, nesta fase tão inicial da aviação, era partilhado por militares de relevo internacional, como foi o caso do general Foch, um dos principais generais franceses na Primeira Guerra, que acreditava que “a aviação, para o Exército, é zero”¹¹⁷.

A impulsionar a aviação militar, terão também estado razões de ordem política. Nos conturbados anos que se seguiram ao fim da Monarquia, a independência nacional e a soberania sobre os territórios coloniais corriam alguns riscos. Havia, por um lado, o perigo de anexação a Espanha, com

¹¹² Cardoso, Edgar Pereira, *História da Força Aérea Portuguesa*, vol. I, II e III, Lisboa, Estado-Maior da Força Aérea, 1981, *op. cit.* pp. 100 *et seq.*

¹¹³ *Cf. Ibidem.*

¹¹⁴ Pacheco, António Tello *et al.*, *Força Aérea 50 anos*, Lisboa, Comissão Histórico-Cultural da Força Aérea Portuguesa, 2002, p. 11.

¹¹⁵ Projecto-Lei do Deputado António José de Almeida em 24 de Junho de 1912 *apud* Cardoso, Edgar (1981), *op. cit.* pp. 140 *et seq.*

¹¹⁶ Secretário de Estado da Aeronáutica: Chagas, Francisco António, in *Mais Alto*, Revista da Forças Aérea, nº 61, 1964, p. 6 *apud* “1912-2012: 100 Anos passados sobre o projecto fundador da Aviação da Aviação Militar em Portugal”, *Mais Alto*, (397), pp. 25-30, Mai/Jun 2012, *op. cit.*, p. 25.

¹¹⁷ Petit, Edmund, *Nouvelle Histoire Mondiale de l’Aviation*, s.l., Albin Michel, 1997, *op. cit.*, p. 106.

os ataques dos monárquicos vindo do Norte da península; e, por outro, a cobiça dos impérios europeus pelos territórios portugueses em África¹¹⁸. Adicionalmente, há ainda que considerar as ambições políticas de António José de Almeida e dos militantes do recém-formado “Partido Evolucionista”, cujo programa político assentava também numa estratégia de implementação nacional dos melhores exemplos estrangeiros. A intervenção na Câmara de Deputados granjeou a José de Almeida e ao seu partido uma imagem de decisor informado e vanguardista, característica indispensável a um republicano. Aliás, justificando o seu papel nesta questão, afirmou na sessão plenária que Portugal, “sempre atrasado (...) pouco tinha feito relativamente à aeronáutica” e que esta, “pelo seu carácter ousado, perfeitamente se coadunava com o tradicional espírito de audácia e aventura dos portugueses”, motivo pelo qual apresentava o referido Projecto de Lei, enumerando exemplos de outras nações que, tal como Portugal, prezavam a sua liberdade, autonomia e independência e, como tal, tinham providenciando os seus Exércitos com a aviação militar¹¹⁹.

Dois meses após a entrega do projecto na Câmara de Deputados o Ministro da Guerra, general Pereira d’Eça, decidiu constituir uma “comissão” para “proceder ao estudo das bases para a criação duma escola da aviação” e debruçar-se sobre o “tipo de aeroplanos a adquirir para o Exército de Terra e Mar”. O grupo de trabalho era composto essencialmente por militares do Serviço de Engenharia do Exército e por sócios do Aero Clube de Portugal, sendo presidido pelo tenente-coronel engenheiro Hermano de Oliveira, simultaneamente presidente do Aero Clube. Trabalhando de forma bastante célere, a “comissão” apresentou um parecer sobre a o tipo de avião a adquirir, aconselhando no entanto a adiar a sua compra até ser criada a Escola de Aviação. A 30 de Novembro o relatório final foi apresentado, estabelecendo os critérios que, num futuro próximo, deveriam servir para seleccionar o local do campo de aviação e da escola de formação de pilotos¹²⁰.

A 12 de Fevereiro de 1913, o Ministro da Guerra dissolve a “comissão” criada em 12 de Agosto do ano anterior e, em sua substituição, cria a Comissão de Aeronáutica Militar, desta vez com alguns membros nomeados pelo Ministério da Guerra¹²¹. Esta apresenta o seu parecer final a 31 de Dezembro, apontando Vila Nova da Rainha como o local onde deveria ser construídas as infra-estruturas aeronáuticas e a escola de instrução¹²².

¹¹⁸ Teixeira, Nuno Severiano (1998), “Portugal na «Grande Guerra» 1914-1918. As razões da entrada e os problemas de conduta”, em Nuno Severiano Teixeira (org.), *Portugal e a Guerra: História das Intervenções Militares Portuguesas nos Grandes Conflitos Mundiais (Séculos XIX-XX)*, Lisboa, Colibri, 1998, pp. 56-64.

¹¹⁹ Aeaújo, Yann, “De Vila Nova da Rainha a Sintra (1912-1920): O Primeiro Campo de Aviação”, *Mais Alto*, (368), pp. 24-29, Jul/Ago 2007, p. 25.

¹²⁰ Relatório da comissão nomeada pela Portaria de 1 de Junho de 1912: “Regulamento das sociedades de instrução militar preparatória”, em *Ordem do Exército*, 1ª Série, (5), de 4 de Junho de 1912, pp. 221-244, publicado em *Ordem do Exército*, 1ª Série, (15), de 31 de Dezembro 1912, pp. 684-696.

¹²¹ Ordem do Exército, 2ª Série, (4), de 12 de Fevereiro de 1912.

¹²² Correia, José Manuel (2007), p. 47.

Ao longo de todo esse ano foi sendo desenvolvida uma intensa actividade em torno da questão aeronáutica, na qual se destacam: a filiação de Portugal na Federação Aeronáutica Internacional, a 28 de Janeiro de 1913; a organização de subscrições públicas para comprar os aviões para a futura escola de aviação; e o desenvolvimento de uma série de estudos técnicos, com vista a escolher a melhor localização de campos de aviação para a prática do voo e de instrução¹²³.

Passados cinco meses da entrega do relatório final da Comissão de Aeronáutica Militar, a 14 de Maio de 1914, o governo aprovou o Regulamento da Escola de Aeronáutica Militar, um “estabelecimento de instrução exclusivamente destinado ao ensino de aeronáutica (... aerostação e a aviação)”¹²⁴. Esta, aquando da reorganização do Serviço Aeronáutico Militar em Junho de 1918, passará a designar-se por Escola Militar de Aviação¹²⁵.

Ainda durante 1914, foi criado o Serviço de Aeronáutica Militar do Exército, que irá manter-se até 1924, data de nova reorganização do Exército¹²⁶.

Em 1916, foi a vez Marinha Portuguesa começar desenvolver a aviação naval, criando para tal o Serviço e a Escola de Aviação da Armada, assim como a primeira base aeronaval: o Centro de Aviação Marítima do Bom Sucesso, em Lisboa¹²⁷.

2.2 REESTRUTURAÇÃO DA AERONÁUTICA MILITAR PORTUGUESA NO RESCALDO DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

Com o início da guerra em Agosto de 1914, tiveram lugar em Mazina, no Norte de Moçambique, os primeiros incidentes militares com forças alemãs. Em resposta, a 11 de Setembro, saiu de Lisboa a primeira expedição militar para as colónias. No mês seguinte, em Outubro, tiveram lugar acções de combate em Naulila e Cuangar, seguidas de uma incursão alemã no interior de Angola que despoletou uma tentativa de sublevação das populações indígenas contra a soberania portuguesa.

Como parte integrante da expedição militar a África foi organizada uma Esquadilha Expedicionária para ser enviada a Moçambique. Pouco tempo depois seguiu outra para Angola. No entanto, quando esta chegou ao seu destino já o armistício tinha sido assinado¹²⁸.

¹²³ Araújo, Yann (2007), p. 26.

¹²⁴ Lei de 14 de Maio de 1914: Cria a Escola Aeronáutica Militar, compreendendo os serviços de aviação e aerostação em *Ordem do Exército*, 1ª Série, (12), de 19 de Maio de 1914, pp. 419-420, *op. cit.*, p. 419.

¹²⁵ Cardoso, Edgar (1981), p. 140.

¹²⁶ Decreto de 1 de Dezembro de 1914: “Disposições sobre a mobilização duma divisão: composição, organização e efectivo, bases de nomeação, fardamento e equipamento”, em *Ordem do Exército*, 1ª Série, (29), de 7 de Dezembro de 1914.

¹²⁷ Pacheco, António Tello (2002), p. 12.

¹²⁸ Ribeiro, António Silva (Março de 2011), pp. 30-33.

Com a participação de Portugal na Primeira Guerra Mundial, em 1917, foi planeada a criação do Serviço de Aviação do Corpo Expedicionário Português. Porém, para tal era necessário que os Aliados, Franceses e Ingleses, dessem instrução aos pilotos e mecânicos e disponibilizassem aeronaves e sobresselentes para os portugueses voarem. Os ingleses acabaram por recusar o fornecimento de meios e de formação aos militares portugueses, tendo cabido aos franceses acolhê-los e distribuí-los pelas suas unidades aéreas. Consequentemente, o Serviço de Aviação do Corpo Expedicionário Português acabou por nunca ser activado¹²⁹.

Em 1918, com o fim da Primeira Guerra Mundial, e em resultado da participação de Portugal na mesma, “alteram-se diversos aspectos relacionados com a defesa”, que acabaram por “comprometer em grande parte a constituição do exército miliciano para que apontara a reorganização de 1911”¹³⁰. Uma das alterações que efectivamente se verificou foi a reorganização da aviação do Exército, tendo o Serviço de Aeronáutica Militar transitado para a Direcção de Aeronáutica, que passa a depender directamente do Ministro da Guerra. Já a Companhia de Aerosteios sai da Arma de Engenharia e passa a integrar o Serviço de Aeronáutica Militar. Por seu lado, o Serviço de Aviação da Armada é reorganizado e passa a designar-se por Serviços da Aeronáutica Naval¹³¹.

Em 1919 é criado o Grupo de Esquadrilhas de Aviação “República”, na Amadora, sendo as primeiras unidades operacionais de aviação militar em Portugal, compostas por Esquadrilhas de combate, bombardeamento e observação¹³².

Face à versatilidade e flexibilidade que apresentou durante a Primeira Guerra Mundial, a aviação passou a ser considerada um importante instrumento de guerra. Por este motivo, e “considerando que se torna necessário e urgente remodelar a aeronáutica militar, a fim de pôr termo à situação actual”, o Ministério da Guerra promulgou o Decreto nº 10094 de 26 de Setembro de 1924¹³³, que “reorganiza a Aeronáutica Militar”, embora com carácter provisório por razões orçamentais. Uma das alterações mais significativas que este Decreto implementava, através do seu artigo 1º, era a passagem da Aeronáutica Militar de um Serviço do Exército, para uma Arma, adquirido maior autonomia e ficando em igualdade de circunstâncias perante a Cavalaria, Infantaria, Artilharia e Engenharia.

¹²⁹ Pacheco, António Tello (2002), p. 13.

¹³⁰ Araújo, António, “Competências Constitucionais relativas à Defesa Nacional: as suas implicações no sistema de governo”, em Jorge Miranda e Carlos Blanco de Moraes (orgs.), *O Direito da Defesa Nacional e das Forças Armadas*, Lisboa, Edições Cosmos, 2000, pp. 153-155.

¹³¹ Martelo, David, *A espada de dois gumes, as Forças Armadas do Estado Novo (1926-1974)*, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1999, pp. 19 *et. seq.*

¹³² Pacheco, António Tello (2002), p. 12.

¹³³ *Diário do Governo* de 16 de Setembro de 1924, 1ª Série, (204), Decreto nº 10094, pp. 1321-1324 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>, *op. cit.*, pp. 1321,1322.

A nova Arma de Aeronáutica Militar do Exército era dirigida por um Inspector Geral de Aeronáutica Militar, que respondia directamente ao Estado Maior do Exército (artigo 2º, nº1). Ainda segundo o artigo 4º do diploma, a nova arma passava a integrar não só as tropas de aviação como também as de aerostação, onde se incluía a Companhia de Aerosteiros, que passa a designar-se por Companhia de Aerostação de Observação. Adicionalmente, nos pontos seguintes do mesmo artigo, e à imagem das forças aéreas francesa e inglesa, a Esquadrilha passava a ser a unidade táctica da Aeronáutica Militar, que poderiam ser reunidas em Grupos de Esquadrilha. Esta organização é basicamente semelhante à existente actualmente na FAP.

Já em 1931, o Serviço da Aeronáutica Naval é reorganizado e passa a chamar-se Forças Aéreas da Armada.

Com a Lei nº 1960 de 1 de Setembro de 1937¹³⁴, que determinou nova reorganização do Exército, a Arma de Aeronáutica Militar sofreu algumas alterações. O artigo 11º deste diploma criou um novo comando, o Comando Geral da Aeronáutica Militar, cujo comandante dependia directamente do Ministro da Guerra e tinha sob sua dependência uma nova estrutura, o Comando de Defesa Terrestre Contra Aeronaves. Uma vez que agora o novo Comando Geral passava a depender directamente do Ministro da Guerra, a Aeronáutica Militar adquiria maior autonomia, embora continuasse administrativamente sob a alçada do Exército. Ainda segundo esta reorganização, através do artigo 33º, alínea e), os principais aeródromos militares adquiriam a designação de Bases Aéreas, que se mantém até à actualidade.

No período que mediou entre as duas Guerras Mundiais, o mundo assistiu a uma explosão de acontecimentos e desenvolvimentos tecnológicos no mundo da aviação. Esta “febre” aeronáutica não passou ao lado dos entusiastas portugueses e também eles realizaram grandes feitos aeronáuticos, como a primeira travessia do Atlântico Sul entre Portugal e o Brasil, ficando internacionalmente reconhecidos por esse feito¹³⁵.

2.3 AUTONOMIZAÇÃO DA FORÇA AÉREA COMO RAMO INDEPENDENTE DAS FORÇAS ARMADAS

Alguns anos depois da 2ª GM, as potências ocidentais criaram uma aliança militar de defesa, a OTAN, para a qual Portugal foi convidado como membro fundador, essencialmente devido à sua

¹³⁴ *Diário do Governo*, de 1 de Setembro de 1937, 1ª Série, (204), Lei nº 1960, pp. 907-914 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>, pp. 908,911.

¹³⁵ Oliveira, Rogério, *Comemorações dos 75 anos da primeira travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro por Gago Coutinho e Sacadura Cabral*, Lisboa, Academia de Marinha, 1997, *passim*.

importância geoestratégica. Em consequência da adesão portuguesa em 1949, a influência dos EUA na organização e equipamentos das FA portuguesas cresceu rapidamente¹³⁶.

No âmbito da OTAN, os EUA criaram o “Programa de Assistência para a Defesa Mútua” (MDAP), previsto para vigorar entre 1949-67, que visava apoiar, quer financeiramente quer pelo fornecimento de equipamento militar, os países pertencentes à organização, de forma a prepara-los para a defesa integrada da Europa ocidental face à ameaça comunista¹³⁷.

Com este intuito, e no que se refere à Aeronáutica Militar, estiveram em Portugal entre 31 de Agosto e 16 de Setembro de 1950, um quadro de peritos norte-americanos que visitaram todas as unidades da Arma de Aeronáutica Militar, a fim de avaliar o seu potencial operacional. O resultado final não foi particularmente animador: os peritos classificavam a aviação militar portuguesa como operacionalmente ineficaz, com equipamentos obsoletos, excessivamente dispersos e com pessoal pouco treinado e qualificado. Contudo, admitiam que Portugal tinha capacidade para assimilar a ajuda do MDAP, aconselhando o reforço dos quadros do *Military Assistance Advisory Group* (MAAG), a ser criado na embaixada dos EUA em Lisboa com a missão de ajudar as autoridades portuguesas a implementar o programa de ajuda. Chamavam ainda a atenção, para a necessidade do Orçamento da Defesa português ter de contemplar verbas suficientes para garantir a utilização e manutenção do material a receber no âmbito do MDAP, assim como a formação de pessoal qualificado. Recomendava ainda que fosse criada uma estrutura independente da componente aérea, moderna e preferencialmente organizada segundo os padrões da OTAN¹³⁸.

Os maiores receios dos americanos acabaram por se confirmar e logo em Junho de 1951 o Ministro do Exército fez saber, em conversa particular com o chefe da *Air Force Section* do MAAG, que as verbas destinadas ao programa de treino da Aeronáutica Militar, para o ano de 1952, já tinham sido gastas em 1951. Esta situação provocou mal-estar junto americanos, que decidiram actuar directamente junto do Ministro da Defesa português, de forma a garantir “um mínimo de treino formal necessário à formação de um núcleo duro de pessoal que permita o desenvolvimento e expansão da Força Aérea Portuguesa, de modo a satisfazer os seus compromissos no seio da NATO”. O Ministro deu essas garantias, classificadas de “pouco tranquilizadoras” pelos americanos, mas ainda assim suficientes para que o MDAP prosseguisse, embora com constantes atrasos e contratempos¹³⁹.

Com a entrada de Portugal para a OTAN, o governo aprovou um conjunto de legislação com vista a adaptar as FA a nova realidade. Assim, aprovou o Decreto-Lei nº 37909 de 1 de Agosto de 1950,

¹³⁶ Lopes, Mário Canongia, *Os aviões da Cruz de Cristo*, Lisboa, Dinalivro, 2001, pp. 100-150.

¹³⁷ Araújo, Yann, “Nos 60 Anos da Força Aérea Portuguesa a Visão Fundadora”, *Mais Alto*, (398), pp. 11-14, Jul/Ago 2012, p. 11.

¹³⁸ Correia, José Manuel, “1950-52. A Força Aérea Portuguesa e a Influência Americana na Sua Génese”, *Mais Alto*, (379), pp. 37-40, Mai/Jun 2009, p. 37.

¹³⁹ *Idem., ibidem., op., cit.*, pp. 37-38.

introduzindo ou projectando para um futuro próximo várias alterações na organização das FA, das quais salientamos as seguintes: no seu artigo 2º, o diploma criava o cargo de Ministro de Defesa Nacional; e no artigo 6º, onde eram enumeradas as incumbências do Ministro da Defesa, estipulava na alínea a), que a este cumpria “Orientar e coordenar os *três ramos das forças armadas* [sublinhado nosso] ” (surge assim os primeiros indícios legais da aeronáutica como um ramo independente); no artigo 7º, era criado o cargo de “Chefe do Estado Maior General das Forças Armadas e hierarquicamente superior a todos os restantes oficiais generais de terra, mar e ar”, com a responsabilidade de dirigir o Secretariado Geral da Defesa Nacional, um “órgão de estudo e de trabalho do Ministro da Defesa Nacional”; por fim, e de maior relevo para este trabalho, temos o artigo 8º, onde “É criado o Subsecretariado de Estado da Aeronáutica”, que só iria entrar em funções depois de “decretada a reorganização das forças aéreas”¹⁴⁰.

O ano de 1951, por causa do MDAP, foi um ponto de viragem para a Aeronáutica Militar, não só em termos técnicos, como também operacionais e doutrinários. Durante esse ano chegaram a Portugal cinquenta caças F-47 *Thunderbolt*, que introduziram a aviação portuguesa na era dos aviões a reacção, uma realidade totalmente nova em Portugal¹⁴¹.

No ano seguinte, em 1952, foi aprovada pela Assembleia Nacional a Lei nº 2055 de 27 de Maio de 1952, que “promulga a organização geral da aeronáutica militar”. Este diploma determinava que toda a aviação militar, ou seja, a Arma de Aeronáutica Militar do Exército e as Forças Aéreas da Armada, seria reunida num único órgão, passando a designar-se apenas por Aeronáutica Militar. Dispunha ainda o artigo 1º, alínea b), que a aviação militar tinha como fim essencial “a cooperação com as forças terrestres e navais”, devendo possuir para tal de “forças aéreas para operação independente e forças aéreas de cooperação”, que poderiam ser colocadas à disposição dos “Ministérios do Exército e da Marinha, para emprego pelos respectivos comandos”. Já o artigo 2º dispunha, que a nova estrutura seria, “no plano governamental, administrada por um Subsecretariado de Estado, que funcionará na Presidência do Conselho, na dependência e sob a responsabilidade do Ministro da Defesa Nacional”¹⁴². Ou seja, na nova organização, ficava previsto o fim da dependência da aviação militar ao Exército e à Marinha, adquirindo a sua autonomia sob a forma de uma Subsecretaria da Aeronáutica Militar, embora em termos hierárquicos continuasse abaixo do Exército e da Marinha, uma vez que estes eram um Ministério. Adicionalmente, o artigo 7º criava “na imediata dependência do Subsecretário de Estado da Aeronáutica” o cargo de Chefe de Estado Maior

¹⁴⁰ *Diário do Governo*, de 1 de Agosto de 1950, 1ª Série, (152), Decreto-Lei nº 37909, pp. 490-491 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 1 Outubro 12], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>, p. 490.

¹⁴¹ Pacheco, António Tello (2002), p. 27.

¹⁴² *Diário do Governo*, de 27 de Maio de 1952, 1ª Série, (117), Lei nº 2055, pp. 605-609 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>, Cap. I, art.º 1, p. 605.

das Forças Aéreas, que passava a ser o “primeiro responsável militar” pela preparação e comando da “nova” Aeronáutica Militar.

O diploma previa ainda a divisão em Regiões Aéreas do território metropolitano e ultramarino, podendo estas serem subdivididas em Zonas Aéreas, se para tal as circunstâncias o impusessem¹⁴³.

Apenas volvidos alguns dias, o governo aprova o Decreto-Lei nº 38805 de 28 de Junho de 1952 e implementa o Subsecretariado de Estado da Aeronáutica, criado pelo artigo 8º do Decreto-Lei nº 37909 de 1 de Agosto de 1950, mas que na altura ficou à espera de regulamentação pormenorizada até ficar completa a reorganização das forças aéreas. Ora, como vimos, a reorganização da Aeronáutica Militar ficou formalizada dias antes com a Lei nº 2055 de 27 de Maio de 1952.

No Decreto-Lei nº 38805 de 28 de Junho de 1952, têm especial importância os artigos 15º e 16º. No artigo 15º ficou estabelecido que “a partir de 1 de Julho do corrente ano ficam na directa dependência do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica”, todos os comandos, depósitos, oficinas, bases aéreas, grupos de aviação, escolas de aviação e infra-estruturas, dos Ministérios do Exército e da Marinha. E o artigo 16º estipula que “a partir de 1 de Julho do corrente ano todos os assuntos de administração respeitantes às aeronáuticas militar e naval actualmente na dependência dos Ministérios do Exército e da Marinha ficam sob a directa jurisdição do Subsecretariado de estado da Aeronáutica”¹⁴⁴. Ou seja, ficava legalmente estabelecido o dia 1 de Julho, como o dia oficial da criação do terceiro ramos das FA portuguesas.

Ainda no final desse ano, o governo publica o Decreto-Lei nº 39071 de 31 de Dezembro de 1952, estabelecendo “as normas gerais relativas a quadros e efectivos da aeronáutica militar em tempo de paz (...) e o conjunto de normas fundamentais que definem a ossatura de qualquer organização militar em tempo de paz: organização geral, recrutamento e serviço militar e quadros e efectivos”¹⁴⁵.

Em 1953, e já como ramo independente das FA, a Aeronáutica Militar dá o grande passo para a sua modernização e equiparação às suas congéneres da OTAN. Nesse ano chegam a Portugal, no âmbito do MDAP, cinquenta modernos caças F-84G e os primeiros aviões T-33 para treino e conversão de pilotos à aviação de reacção¹⁴⁶.

Embora no papel o Subsecretariado de Estado da Aeronáutica Militar existisse desde 1 Julho de 1952, até 1955 não teve nenhum titular no cargo. Cabia ao Chefe do Estado-Maior das Forças Aéreas, general piloto aviador Costa Macedo, o comando da Aeronáutica Militar, podendo as funções de

¹⁴³ *Idem., ibidem., op., cit.*, p. 606.

¹⁴⁴ *Diário do Governo*, de 28 de Junho de 1952, 1ª Série, (143), Decreto-Lei nº 38805, pp. 716-718 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>, artigos 15º e 16º, *op. cit.*, p. 717.

¹⁴⁵ *Diário do Governo*, de 31 de Dezembro de 1952, 2º Suplemento, (293), Série I, Decreto-Lei nº 39071, pp. 1463-1521 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>, ponto 1, *op. cit.*, p. 1463.

¹⁴⁶ Araújo, Yann (2012), p. 14.

Subsecretário ser exercidas pelo Ministro da Defesa Nacional, general Santos Costa, quando para tal fosse necessário. A situação foi colmatada pelo Ministro da Defesa Nacional nesse ano, ao nomear o seu chefe de gabinete, tenente-coronel de Engenharia Kaúlza de Arriaga, como o primeiro Subsecretário de Estado da Aeronáutica Militar. Este acabou por ser o grande impulsionador do novo ramo das FA, fechando definitivamente o capítulo da aeronáutica militar portuguesa anterior a 1952. O novo Subsecretário não só desempenhou as actividades político-administrativas que o seu cargo exigia, como também chamou a si a responsabilidade pela organização da Aeronáutica Militar, alterando-lhe o modo de funcionamento e melhorando o seu desempenho operacional. O então tenente-coronel esteve ainda na origem da decisão em expandir a aviação para África, através da criação de um sistema de infra-estruturas aeronáuticas naquele continente; e de criar uma unidade de tropas especiais pára-quedistas, o Batalhão de Caçadores Pára-quedistas, integrando-o na Aeronáutica Militar¹⁴⁷.

Em 1956 o governo publicou o Decreto-Lei nº 40949 de 28 de Dezembro, onde evocando “a experiência adquirida em quatro anos da força aérea como ramo independente das forças armadas” determinava “que (...) se efectuem reajustamentos na organização fixada” pelo Decreto-Lei nº 38805 de 28 de Junho de 1952. Este decreto procede também à execução das disposições previstas na Lei nº 2055, relativas a divisão do território nacional em Regiões Aéreas, que passam a exercer o comando operacional das unidades aéreas existentes em cada uma. A Primeira Região Aérea (1ª RA), com o comando em Lisboa, englobava Portugal continental, Açores, Madeira, Guiné Portuguesa e Cabo Verde; a Segunda Região Aérea (2ª RA), com comando em Luanda, incluía Angola e São Tomé e Príncipe; e a Terceira Região Aérea (3ª RA), com comando em Lourenço Marques, englobava Moçambique, Índia Portuguesa, Macau e Timor-Leste. Mais tarde, a 1ª RA vai ter dois comandos semi-autónomos: a Zona Aérea dos Açores, e a Zona Aérea da Guiné e Cabo Verde¹⁴⁸. Foi também através deste Decreto-lei, mais concretamente através do artigo 1º, que a Aeronáutica Militar passou a designar-se por Força Aérea.

Dando seguimento ao projecto de reforçar a presença da Força Aérea nos territórios africanos, foi enviada em 1958 uma missão às províncias de Cabo Verde, Guiné, São Tomé, Angola e Moçambique, comandada pelo Sub-Chefe do Estado-Maior, general Venâncio Deslandes, com o objectivo de fazer o levantamento das infra-estruturas aeronáuticas existentes e determinar as que seria necessário construir para introduzir a aviação militar nas províncias¹⁴⁹. Um ano mais tarde, a Força Aérea realizou um importante exercício militar, o “Exercício Himba”, com os objectivos de:

¹⁴⁷ Pacheco, António Tello (2002), pp. 28-31.

¹⁴⁸ *Diário do Governo*, de 28 de Dezembro de 1956, 1ª Série, (282), Decreto-Lei nº 40949, pp. 2042-2053 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>, *op. cit.*, p. 2041.

¹⁴⁹ Lopes, Mário Canongia e José Manuel Costa (1989), pp. 20-35.

continuar o reconhecimento de possíveis localizações para infra-estruturas aeronáuticas; promover a Força Aérea junto da população ultramarina e reforçar o sentimento de presença junto das autoridades locais; e testar possíveis rotas de ligação aérea entre a metrópole e as províncias, para um rápido reforço militar desses territórios caso fosse necessário¹⁵⁰.

Assim, em 1960, começaram a ser movimentadas para África as primeiras aeronaves e a serem constituídas as primeiras esquadras de voo. A 2ª RA foi também completamente estruturada e em Janeiro de 1961 já contava com os aeródromos de Luanda, Negage e Totó totalmente operacionais, para onde foram deslocados seis aviões “Noratlas”, oito PV-2 e oito “Auster”. Foi com estas infra-estruturas e meios, aos quais haviam ainda de se juntar seis aviões T-6 obtidos em países vizinhos de Angola, que a Força Aérea enfrentou as primeiras semanas do conflito armado em África¹⁵¹.

Dois meses mais tarde, após o início das acções da UPA, em Março, chegaria da metrópole um reforço de meios aéreos, onde constavam aviões T-6, F-84G, PV-2 e os primeiros quarenta DO-27, dos cento e quarenta e seis adquiridos à Alemanha. A nível de infra-estruturas, a engenharia de aeródromos iniciou a construção simultânea de cinco novos aeródromos, a fim de possibilitar uma maior área de cobertura pela Força Aérea¹⁵².

2.4 ADAPTAÇÃO DA FORÇA AÉREA À GUERRA EM ÁFRICA

Desde o início do conflito em Março de 1961 e durante os treze anos seguintes, a Força Aérea desempenhou um papel activo nas acções de combate, reconhecimento, evacuação de feridos e apoio aos militares e civis. A importância que o novo ramo das FA começava a assumir levou a que houvesse uma “promoção” da Força Aérea, ou seja, esta deixou de ser uma Subsecretaria de Estado, para passar a ser uma Secretaria de Estado. Esta alteração implicou que o agora Secretário de Estado da Aeronáutica Militar passasse a ter acento no Conselho de Ministros, embora com um estatuto político inferior aos Ministros do Exército e da Marinha.

Este ascendente traduziu-se na nomeação do general piloto aviador Venâncio Deslandes, para Governador-Geral e Comandante-Chefe das Forças Armadas¹⁵³ em Angola após o início da guerra, a primeira vez em que as funções de Comandante-Chefe não foram exercidas por um general do Exército.

Nos territórios africanos participaram ainda na componente aérea do esforço de guerra, as organizações civis designadas por Formações Aéreas Voluntárias. Eram milícias aéreas civis, a

¹⁵⁰ Pacheco, António Tello (2002), p. 39.

¹⁵¹ Cf. *ibidem*.

¹⁵² Lopes, Mário Canongia e José Manuel Costa (1989), pp. 10-15.

¹⁵³ O titular do cargo de Comandante-Chefe, exercia o comando conjunto das FA no respectivo teatro de operações.

operar aeronaves ligeiras da FAP, aeroclubes ou privadas, no apoio à Força Aérea nas missões que não fossem de combate: apoio logístico às forças terrestres e populações, reconhecimento aéreo e evacuações sanitárias¹⁵⁴.

Embora pilotos e aeronaves civis tivessem participado no apoio às populações desde o início das acções da UPA, só em 1962 as Formações Aéreas Voluntárias foram oficialmente criadas, através do Decreto-Lei n.º 44371 de 29 de Maio. A sua actividade foi formalmente institucionalizada porque, “tendo a experiência revelado o valor da cooperação voluntária de elementos das organizações referidas no Decreto-Lei n.º 41281, de 21 de Setembro de 1957¹⁵⁵, e no Decreto n.º 43808, de 20 de Julho de 1961¹⁵⁶, no que respeita à execução de missões aéreas complementares da acção militar”, tornava-se necessário enquadrá-las na orgânica geral da Força Aérea, e proceder à assistência técnica dos seus meios e integrar a sua actuação na acção geral aérea¹⁵⁷. Estas Formações foram criadas apenas na 2ª RA e 3ª RA, existindo quatro no primeiro caso e doze no segundo¹⁵⁸.

Em 1963, o conflito armado alastrou-se à Guiné e, no ano seguinte, 1964, a Moçambique. A propagação do conflito pelos territórios portugueses em África obrigou a Força Aérea a dispersar o seu dispositivo por milhares de quilómetros quadrados. A forma adoptada para o fazer baseou-se no método clássico de criar bases aéreas centrais perto de portos de mar ou num ponto de escala de transportes aéreos de longo curso, complementadas por outras infra-estruturas de menores dimensões dispersas pelos territórios. Foram assim criadas as Base Aérea n.º 12 (Bissau), Base Aérea n.º 9 (Luanda) e Base Aérea n.º 10 (Beira). A partir destas saíam transportes aéreos para bases intermédias (Aeródromos Base) dentro de cada província, que permitiam a ligação com os Aeródromos de

¹⁵⁴ Ferreira, Pedro Manuel, “FAV - Formações Aéreas Voluntárias - Uma Singularidade no Teatro de Guerra Africano - Parte I”, *Mais Alto*, (348), pp. 25-36, Mar/Abr 2004, *passim*.

¹⁵⁵ Regula a constituição e funcionamento dos organismos civis que tinham por finalidade a formação e treino de pilotos aviadores e de pára-quedistas, *cf. Diário do Governo*, de 21 de Setembro de 1957, 1ª Série, (214), Decreto-Lei n.º 41281, pp. 901-903 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>, *passim*.

¹⁵⁶ Regula a constituição e funcionamento nas províncias ultramarinas das escolas civis de pilotagem de aviões e de planadores, das escolas civis de pára-quedismo, dos aeroclubes e das organizações civis que tivessem por finalidade a prática de aerodelismo, de aviação, com e sem motor, ou de pára-quedismo, *cf. Diário do Governo*, 20 de Julho de 1961, 1ª Série, (167), Decreto n.º 43808, pp. 871-874 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>, *passim*.

¹⁵⁷ *Diário do Governo*, de 29 de Maio de 1962, de 29 de Maio de 1962, 1ª Série, (122), Decreto-Lei n.º 44371, pp. 767-768 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>, artigo 1º, *op. cit.*, p. 767.

¹⁵⁸ Ferreira, Pedro Manuel, “FAV - Formações Aéreas Voluntárias - Uma Singularidade no Teatro de Guerra Africano - Parte II”, *Mais Alto*, (349), pp. 30-41, Mai/Jun 2004, *passim*.

Manobra, Aeródromos de Recurso e destacamentos permanentes ou eventuais, sendo muitas vezes usadas estradas como pistas de aterragem junto das unidades do Exército¹⁵⁹.

Durante o ano de 1963, devido ao alastramento do conflito à Guiné e previsivelmente a Moçambique no curto prazo, a Força Aérea reforçou os meios aéreos de que dispunha. Dado que a venda de material militar a Portugal começava a sofrer restrições, nem sempre foi possível adquirir as plataformas aéreas apropriadas. Um dos exemplos foi a introdução em larga escala dos helicópteros na Força Aérea. Estes tinham demonstrado serem de grade utilidade em conflitos semelhantes aos que os militares portugueses travavam, como foi o caso da guerra do Vietname, o que levou o governo português a adquirir cento e quarenta e dois helicópteros “*Alouette III*” à França. Estes acabaram por desempenhar, como iremos ver mais à frente, um papel importante na condução das operações militares, alterando em vários aspectos o conceito de operação dos militares portugueses, dando-lhes maior iniciativa em determinados tipos de acções de combate¹⁶⁰.

Nos anos que se seguiram, e até 1974, a Força Aérea foi correspondendo às necessidades da guerra, com as mesmas limitações que eram de certa forma partilhadas pelos outros ramos das FA. Ou seja, a falta de pessoal e equipamento ou a sua inadequação para a guerra irregular. No tocante ao material de guerra, as dificuldades não eram tanto a nível da aquisição, mas da qualidade daquele que o país conseguia comparar. Foi o caso dos helicópteros “*Alouette III*”. Os UH-1 “*Troquois*”, usados pelos EUA no Vietname, por exemplo, eram bastante superiores aos helicópteros franceses. Porém, a venda de equipamento militar americano a Portugal estava vedada, em consequência do embargo levantado pela administração Kennedy¹⁶¹.

Independentemente das dificuldades, a Força Aérea continuou a receber, ao longo da guerra, aeronaves de fabrico europeu, principalmente da França, Itália e Alemanha Ocidental, ao mesmo tempo que foi multiplicando as infra-estruturas aeronáuticas pelos três teatros de operações.

Por fim, após o 25 de Abril de 1974, foram extintos os Ministérios do Exército e da Marinha, assim como a Secretaria de Estado da Aeronáutica. As FA deixaram de ficar subordinadas ao poder civil, ficando sob a tutela do Conselho de Revolução e os respectivos Chefes do Estado Maior passaram a exercer o comando do seu Ramo com o estatuto de Ministros. Por outro lado, o Chefe de Estado-Maior General das Forças Armadas (CEMGFA) passou a ter o estatuto equivalente ao de um Primeiro-ministro, ficando na dependência directa do Presidente da República¹⁶².

¹⁵⁹ Pacheco, António Tello (2002), pp. 39-48.

¹⁶⁰ Lopes, Mário Canongia (2001), pp. 200 *et seq.*

¹⁶¹ Pacheco, António Tello (2002), pp. 48-50.

¹⁶² Lopes, Mário Canongia (2001), pp. 220-230.

CAPÍTULO III

O PODER AÉREO NA GUERRA IRREGULAR: O CASO INGLÊS

3.1 A GUERRA IRREGULAR

Antes de desenvolvermos este estudo de caso, iremos esclarecer alguns conceitos respeitantes à guerra assimétrica ou irregular. É uma tarefa complexa e pouco consensual, a de definir a guerra não convencional, ao contrário do que acontece com a guerra convencional clássica. No caso da primeira, a dificuldade prende-se com a multiplicidade de diferentes tipos de guerras irregulares que cabem dentro do conceito de guerra não convencional: terrorismo, guerrilha, insurreição, subversão, conflitos assimétricos de uma forma geral¹⁶³. Contudo, a definição corrente é: “Operações conduzidas, com ou através de forças irregulares na sustentação do movimento de resistência, revolta ou de operações militares convencionais”¹⁶⁴.

Na realidade, qualquer guerra que caia fora dos parâmetros da guerra convencional é uma guerra irregular (não convencional). A diferença entre elas prende-se com o tipo de forças, métodos e meios empregues. Na guerra irregular procura-se vencer o adversário psicologicamente e influenciar as populações; na convencional busca-se a derrota militar do inimigo. Na primeira, a combinação de guerrilha, subversão, incitação aos distúrbios, sabotagem, revolta, assassinatos, guerra psicológica, entre outras inúmeras acções, visam travar a máquina de guerra inimiga e fustigar o desejo de continuar a lutar. Isto é, o objectivo da guerra assimétrica é extenuar o inimigo de modo a imobiliza-lo política, operacional e psicologicamente, e aqui, mais do que a força, é o espaço e o tempo que podem garantir a vitória¹⁶⁵.

Convém, no entanto, esclarecer que as guerras assimétricas e irregulares não são uma e a mesma coisa. Na realidade, a guerra assimétrica é geralmente entre diferente Estados, podendo dar-se o caso destas serem irregulares. Na guerra assimétrica os oponentes apresentam diferenças significativas (organização, recursos, objectivos), as acções dos menos poderosos são geralmente indirectas e visam o desgaste do mais forte, sendo que, quando há vitória, esta raramente é militar.

¹⁶³ Von Der Heydte, Friederich, *A Guerra Irregular Moderna*, Rio de Janeiro, Bibliex, 1990, pp. 20 *et. seq.*

¹⁶⁴ Anon. (2010), *Special Forces Unconventional Warfare*, [Em linha], Washington, Department of the Army [consult. 29 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://globalciviliansforpeace.com>>, p. 1-1.

¹⁶⁵ Visacro, Alessandro, “Jihad e Contrainsurgência: Concepções Distintas da Guerra Psicológica”, *Military Review*, Jan/Fev 2010 *apud* Fuller, J. F. C., *A Conduta da Guerra*, Rio de Janeiro, Bibliex, 2002, pp. 75 *et seq.*

Já a guerra irregular, que é um tipo de guerra assimétrica, é travada entre um Exército regular e uma guerrilha, ou entre guerrilhas, sem campos de batalha definidos ou divisão de territórios, não há batalhas decisivas e a distinção entre civis e militares é praticamente impossível¹⁶⁶.

No que se refere concretamente à subversão, muito comum nas guerras de libertação em África, é uma forma de fazer a guerra do tipo irregular, visando atingir os objectivos desta e está geralmente presente, de forma mais ou menos incisiva, em todos os conflitos¹⁶⁷.

3.2 A AVIAÇÃO NA GUERRA IRREGULAR

Desde a invenção do avião que este tem sido utilizado em conflitos armados¹⁶⁸. Porém, no que se refere ao seu contributo na guerra irregular, cujas características são diferentes da guerra convencional¹⁶⁹, a forma como é empregue tem de ser reconsiderada¹⁷⁰.

O aparecimento da aviação sobre os campos de batalha correspondeu a um salto evolutivo sem precedentes na capacidade de projectar poder militar, revolucionando a forma de fazer a guerra¹⁷¹. A utilização do avião como veículo de guerra foi inicialmente teorizada por autores como o italiano Giulio Douhet¹⁷², o britânico Hugh Trenchard¹⁷³ ou o americano Billy Mitchell¹⁷⁴. Estes recusavam dar à aviação um papel meramente tático e de apoio às forças de superfície¹⁷⁵, defendendo que o seu grande potencial residia na sua utilização como arma de bombardeamento estratégico. Ou seja, uma arma eminentemente ofensiva, melhor explorada quando desvinculada das forças terrestres.

¹⁶⁶ “O fio condutor comum da subversão clássica é a tentativa de mudar o governo por meios violentos – tentando fazer sair um governo colonial ou ocupante, ou um governo indígena visto como opressor.”, *op. cit.*, Crawshaw, Michael (s.a.), *The Evolution of British COIN - JDP 3-40 Web Pages*, [Em linha], Londres, Ministério da Defesa, [consult. em 4 Abril 2012], disponível na World Wide Web: <<http://www.mod.uk>>.

¹⁶⁷ Leal, Fernando (Ago/Set 2011), “A Guerra Irregular – A Conspiração do Silêncio no Século XXI?”, *Revista Militar*, (2515/2516), pp. 125-135, p. 134.

¹⁶⁸ Nagl, John, *Counterinsurgency Lessons from Malaya and Vietnam*, Westport, Praeger, 2002, pp.28-29.

¹⁶⁹ Corum, James e Wray Johnson, *Airpower in Small Wars: Fighting Insurgents and Terrorists*, Kansas, University Press of Kansas, 2003, p. 270.

¹⁷⁰ Corum, James, “Building the Malayan Army and Police: Britain’s Experience During the Malayan Emergency 1948-1960” *apud* Brooks, Michael e Kendall Gott, *Security Assistance: US and International Historical Perspectives*, Kansas, Combat Studies Institute Press, 2006, pp. 291-314.

¹⁷¹ Horwood, Ian, *Interservice Rivalry and Airpower in the Vietnam War*, Arkansas, Combat Studies Press, 2006, p. 3.

¹⁷² Cf. Douhet, Giulio, *The Command of the Air: Being an essay on the art of aerial warfare*, Tuscaloosa, University Alabama Press, 2009.

¹⁷³ Cf. Boyle, Andrew, *Trenchard: Man of Vision*, London, Collins, 1962.

¹⁷⁴ Cf. Hurley, Alfred, *Billy Mitchell: Crusader for Air Power*, Indiana, Indiana University Press, 2009.

¹⁷⁵ Gavin, James M., *War and Peace in the Space Age*, New York, Harper & Bros, 1958, pp. 100-109.

Assim, o desenvolvimento do PA iria seguir uma de duas linhas doutrinárias distintas, consoante prevalecesse a visão dos primeiros especialistas em PA ou a dos chefes militares dos Exércitos e Marinhas: apoiar as forças de superfície; ou actuar de forma autónoma visando atingir objectivos num domínio onde as restantes FA não conseguiam chegar, o espaço aéreo¹⁷⁶.

No fundo, a relutância dos responsáveis pela aviação militar em orientar as suas acções em prol das forças terrestres, resultava do receio de ficarem subordinados ao Exército e à Marinha, e restringidos no desenvolvimento de uma doutrina autónoma e independentes do PA¹⁷⁷.

No seio da discussão quanto à orientação que devia seguir o PA havia um aspecto que era central e que se prendia com o tipo de guerra em questão. Numa guerra convencional era indiscutível que a aviação poderia ter uma estratégia própria para combater o inimigo, relegando para segundo plano a vertente de apoio às forças de superfície na sua evolução no terreno. Porém, quando se trata de uma guerra irregular, os objectivos que justificam uma estratégia para lá do apoio às forças de superfície não existem, não possuem valor operacional ou então a sua destruição é desvantajosa para a campanha.

Na guerra irregular, o campo de batalha é indistinto, descentralizado e em constante mutação¹⁷⁸, sendo difícil a distinção entre as forças amigas e inimigas, combatentes e não combatentes¹⁷⁹. Aqui, muitas das acções típicas do PA, como a coerção, denegação e punição, não podem ser aplicadas da mesma forma que na guerra convencional¹⁸⁰.

As acções de coerção, onde se procura mudar o comportamento dos líderes políticos e militares recorrendo à ameaça de causar ou causando danos materiais, são difíceis de concretizar na guerra irregular. As infra-estruturas que servem de alvo à coerção neste tipo de guerra não existem, ou têm uma utilidade pública geral, não sendo exclusivas para o esforço de guerra dos revoltosos¹⁸¹. A sua destruição alteraria a rotina das populações civis, precisamente o que se pretende evitar¹⁸².

Também em relação à denegação a sua concretização é problemática. Esta é posta em prática sempre que a coerção falha, dado não ter sido possível persuadir o inimigo a abandonar as

¹⁷⁶ Hayward, Joel, "Air Power and Insurgency: Some Preliminary Thoughts", em Joel Hayward, *Air Power, Insurgency and the "War on Terror"*, Cranwell, Royal Air Force Centre for Air Power Studies, 2009, p. 13.

¹⁷⁷ Luttwak, Edward, *The Pentagon and the Art of War*, New York, Touchstone Books, 1985, pp. 24-27.

¹⁷⁸ Hayward, Joel (2009), p. 14; Gavin, James (1958), p. 81.

¹⁷⁹ Beck, Glen (s.a.), *Offensive Air Power in Counter-Insurgency Operations: Putting Theory into Practice*, [Em linha], Royal Australian Air Force, Air Power Development Centre [consult. em 01 Março 2012], disponível em WWW: <<http://airpower.airforce.gov.au>>, pp. 5-6.

¹⁸⁰ Pape, A. Robert, *Bombing to Win: Air Power and Coercion in War*, Ithaca, NY, Cornell University Press, 1996, p. 191.

¹⁸¹ *Idem.*, *ibidem.*, p. 195.

¹⁸² *Idem.*, *ibidem.*, p. 200.

hostilidades¹⁸³. Nesta fase os objectivos deixam de ser as infra-estruturas que suportam a máquina de guerra, para passar a visar as forças militares. Porém, na guerra irregular são raros os actores que procuram obter a vitória em batalhas simétricas¹⁸⁴, eles lutam essencialmente recorrendo a táticas de guerrilha, com poucos combatentes e armamento ligeiro, evitando a confrontação directa e prolongada com as forças irregulares, eliminando as hipóteses de se transformarem em alvos das acções de denegação¹⁸⁵. As forças irregulares geram um ritmo de batalha não mecanizado, evitando depender de linhas de reabastecimento, sustentando-se com aquilo que obtém das populações ou da natureza¹⁸⁶. Um comportamento que impede também a utilização do PA na interdição, uma vez que as estruturas de apoio que usam são geralmente as mesmas que as da população civil¹⁸⁷.

O mesmo acontece com as acções de punição. Dado que as forças irregulares vivem próximo ou dissimuladas na população, definir ou distinguir alvos que atinjam uns e poupem os outros é uma tarefa difícil de concretizar.¹⁸⁸

De uma forma geral, a principal dificuldade do PA na guerra irregular reside na inexistência de um inimigo bem definido e identificado que, por sua vez, procura atenuar a sua inferioridade militar através da dispersão, simultaneidade no ataque e espontaneidade¹⁸⁹. As acções que estes desenvolvem são imprevisíveis e de curta duração, retirando ao PA a possibilidade de actuar dada a curta duração dos combates¹⁹⁰.

Um outro aspecto relevante na utilização da aviação na guerra irregular prende-se com os meios que esta pode usar. Na realidade, é neste ponto que reside alguma das conflitualidades na escolha da linha doutrinária que o PA deve seguir. Os responsáveis pela componente aérea procuram sempre desenvolver as capacidades dos meios que operam, construindo plataformas aéreas mais capazes, modernas e, conseqüentemente, mais caras. Porém, na guerra irregular, não são estas que melhor se

¹⁸³ Parton, Neville, “Air Power and Insurgency: early RAF doctrine”, em Joel Hayward (org.), *Air Power, Insurgency and the “War on Terror”*, RAF College, RAF Centre for Air Power Studies, 2009, pp. 39.

¹⁸⁴ Hayward, Joel (2009), p. 14.

¹⁸⁵ *Idem., ibidem.*, p. 16.

¹⁸⁶ Parton, Neville (2009), p. 40.

¹⁸⁷ Hayward, Joel (2009), p. 16.

¹⁸⁸ Morris, Evelyn, “Techniques and Gadgets, Hearts and Minds: An Analysis of operation Ranch Hand”, em Joel Hayward (org.), *Air Power, Insurgency and the “War on Terror”*, RAF College, RAF Centre for Air Power Studies, 2009, pp. 123.

¹⁸⁹ Radley, James (2011), “Air Power is Only of Limited Use in COIN Campaigns. Is this Statement Valid for British COIN Operations between 1945 and 1976?”, *The Defence Academy Yearbook 2011: A Selection of Commended Essays*, [Em linha], UK, Defense Academy [consult. em 25 Março 2012], disponível na WWW: <<https://da.mod.uk>>, pp. 30-36.

¹⁹⁰ Corum e Johnson (2003), p. 200.

adaptam a este tipo de conflito. Pelo contrário, são as aeronaves ligeiras, pouco sofisticadas e baratas, aquelas que mais se adaptam a esta guerra¹⁹¹.

No que se refere ao tipo de acções que o PA pode desenvolver e que mais se adaptam à guerra irregular, podemos apontar o apoio aéreo próximo às forças terrestres em combate directo, na mobilidade e na recolha de informações¹⁹².

A mobilidade aérea é por excelência a forma mais segura, rápida e eficaz de fazer a ligação entre as forças no teatro de operações e as suas bases de apoio¹⁹³. Nas operações intra-teatro, a mobilidade aérea permite a rápida inserção, movimentação, abastecimento e extracção de militares, garantindo também a importante função de evacuar feridos das zonas de combate¹⁹⁴. Adicionalmente, esta modalidade de acção permite reduzir a exposição dos militares a emboscadas, armadilhas com engenhos explosivos e minas¹⁹⁵.

Contudo, para haver mobilidade aérea é preciso existirem infra-estruturas. O transporte aéreo só é vantajoso se reduzir as distâncias que as forças terrestres têm que progredir no terreno e para tal, consoante as características do conflito, deverá ser criada uma rede de infra-estruturas que permita dispersar os meios pelo teatro de operações, colocando-os próximo das zonas de operações¹⁹⁶.

Finalmente, a recolha de informações, vigilância e reconhecimento, constituem ainda um importante campo de acção na guerra irregular, na qual os meios aéreos, pela sua facilidade em cobrir grandes distâncias recolhendo dados ou fotografando o terreno, permitem criar e manter uma imagem do teatro de operações¹⁹⁷.

3.3 A DOCTRINA AÉREA INGLESA PARA A GUERRA IRREGULAR

Neste subcapítulo vamos procurar identificar de que forma a primeira Força Aérea do mundo, a *Royal Air Force* (RAF), teorizou e actuou na guerra irregular, analisando três cenários de guerra em concreto: Sudeste da Arábia, Malásia e Quênia.

¹⁹¹ Corum, James, “Air Power and Counter-insurgency: Back to the Basics”, em Joel Hayward (org.), *Air Power, Insurgency and the “War on Terror”*, (s.l.), RAF Centre for Air Power Studies, 2009, p. 215.

¹⁹² Aponta neste sentido a generalidade da bibliografia estudada, Corum, Beck, Horwood, Hayward, entre outro.

¹⁹³ Hayward, Joel (2009), p. 16.

¹⁹⁴ *Idem.*, *ibidem.*, p. 17.

¹⁹⁵ Bolkcom, Christopher e Kenneth Katzman (2005), *Military Aviation: Issues and Options for Combating Terrorism and Counterinsurgency*, [Em linha], Air University, Air University [consult. em 25 Março 2012], disponível na WWW: <<http://www.au.af.mil>>, pp. 23-26.

¹⁹⁶ Meilinger, Phillip, “Starting with a Blank Sheet: Principles of War for a new Century”, em Joel Hayward, (org.), *Air Power, Insurgency and the “War on Terror”*, RAF College, RAF Centre for Air Power Studies, 2009, p. 200.

¹⁹⁷ Read, Derek, “Airpower in COIN: Can Airpower Make a Significant Contribution to Counter-Insurgency?”, *Defence Studies*, X, (1/2), Mar/Jun 2010, p. 130.

Ao contrário da aviação militar portuguesa, que no início dos anos 1960 não tinha nenhuma experiência de guerra, a RAF esteve desde o seu aparecimento envolvida na defesa dos interesses ingleses por todo o Império.

Os primeiros cenários em que a RAF combateu guerras assimétricas foram o Iraque, a partir de 1921, e a Somalilândia britânica, de 1919 até finais dos anos 1920¹⁹⁸. Aqui, o principal papel dos meios aéreos era essencialmente de “controlo aéreo” e “policiamento aéreo”¹⁹⁹, acções que vinham explanadas nos dois principais manuais doutrinários da RAF. Estes, datados de 1922, eram o *Operations Manual* e o *Confidential Document 22*, cujo último capítulo, “*Aircraft in Warfare Against an Uncivilised Enemy*”, correspondia à doutrina de emprego dos meios aéreos na contra-subversão²⁰⁰.

O manual *Confidential Document 22* foi substituído, em 1928, pelo *Air Publication 1300*, também designado por *Royal Air Force War Manual*, que vigorou, após várias emendas, até 1989.

Para além destas publicações, contribuiu para complementar a doutrina aérea inúmeros *Air Staff Memoranda*, que abordavam determinados aspectos específicos das operações aéreas, e as *Air Staff Notes*. De entre os primeiros, o *Air Staff Memoranda n.º 46* estava especialmente vocacionado para a guerra irregular, mais concretamente a contra-subversão. Iguamente importantes foram as palestras proferidas por especialistas nas escolas superiores de ensino militar, e os vários artigos escritos em publicações periódicas militares como a *RUSI Journal* ou a *RAF Quarterly*²⁰¹.

Nos anos 1920, a principal preocupação britânica era manter a paz nos territórios sobre a sua administração, controlando as tribos mais problemáticas junto às fronteiras do império. Para esse efeito, a doutrina recomendava os raids aéreos punitivos²⁰². Porém, estes tiveram de ser interrompidos, devido ao aumento da contestação na sociedade inglesa pelo tratamento desumano infligido às populações.

A controvérsia levou à alteração da forma como os raids aéreos eram realizados, passando a ser dada “especial atenção para poupar a vida de mulheres e crianças, e para atingir este propósito,

¹⁹⁸ Sobre o emprego do Poder Aéreo Britânico na Somália ver por exemplo o artigo do Tenente-coronel David, cf. Dean, David (Jul/Ago 1983), “Air Power in Small Wars the British Air Control Experience”, *Air University Review*, [Em linha], Air and Space Power Journal [consult. em 30 Março 2012], disponível na WWW: <<http://www.airpower.maxwell.af.mil>>.

¹⁹⁹ Omissi, David, *Air Power and Colonial Control: The Royal Air Force (1919-1939)*, Manchester, Manchester University Press, 1990, p. 29.

²⁰⁰ Parton, Neville (2009), p. 33.

²⁰¹ *Idem.*, *ibidem.*, pp. 34-36.

²⁰² Mumford, Andrew e Caroline Kennedy-Pipe, “Unnecessary or Unsung? The Strategic Role of Air Power in Britain’s Colonial”, em Joel Hayward (Org.), *Air Power, Insurgency and the “War on Terror”*, RAF College, RAF Centre for Air Power Studies, 2009, p. 68.

sempre que praticável um aviso deverá ser dado”²⁰³. As novas orientações doutrinárias passaram também a reconhecer que, mais importante que punir, era fazer sentir a presença da autoridade inglesa. Assim, passaram a ser realizados voos por todo o território, largando panfletos com notícias e informações para uma correcta interpretação das ordens administrativas²⁰⁴.

Estas alterações foram vertidas no capítulo “*Air Operations in Undeveloped and Semi-Civilised Countries*” do manual *Air Publication 1300*. No novo manual, as operações aéreas passavam também a ser divididas em duas categorias: as operações para restaurar a lei e a ordem nos territórios; e as operações para subjugar populações problemáticas fora das fronteiras do Império. Sendo que, em qualquer uma das modalidades, era fundamental “recorrer ao mínimo de destruição da vida e de propriedade, tendo em consideração a questão económica e de sobrevivência das populações”²⁰⁵.

As vantagens dos meios aéreos que a doutrina procurava explorar eram essencialmente a rapidez, a imprevisibilidade, a facilidade em dosear a força empregue, e a capacidade de com baixos custos ser possível manter uma constante ameaça sobre as tribos. Apresentando como desvantagens a dificuldade em distinguir civis de combatentes a partir do ar, e a selecção de alvos²⁰⁶. Referia o manual que o ataque aéreo “exige um conhecimento preciso da psicologia do inimigo e dos seus costumes”, sendo que estes deveriam ser determinados “primariamente por considerações políticas, e deve ser feita apenas após consultar as autoridades políticas locais”²⁰⁷.

Contudo, deixava também claro que, embora “o papel da aeronave em operações desta natureza” fosse “muito importante”, era, no entanto, “improvável que elas estejam em posição de realizar uma campanha de forma inteiramente independente de assistência militar terrestre”²⁰⁸. Ou seja, as operações militares deveriam ser realizadas de forma conjunta com as forças terrestres, assumindo grande importância neste âmbito a coordenação entre todos os intervenientes. Para tal, era aconselhável a presença de oficiais de ligação da RAF junto das forças terrestres e vice-versa²⁰⁹.

A principal diferença entre o *Confidential Document 22* e o *Air Publication 1300*, no que se refere à guerra irregular, era o uso da força. Este último recomendava parcimónia no emprego do PA como forma de castigo, defendendo que a força deveria ser o último recurso. A anteceder qualquer intervenção militar deveria haver uma análise da situação política, o que implicava a cooperação entre o poder político e militar. Era ainda necessário, antes de qualquer acção militar, considerar que

²⁰³ Cf. *Operations Manual*, p. 128 apud Parton, Neville (2009), p. 37.

²⁰⁴ Omissi, David E. (1990), p. 100.

²⁰⁵ Cf. *Royal Air Force War Manual*, parágrafo 10 apud Parton, Neville (2009), p. 38.

²⁰⁶ *Idem.*, *ibidem.*, p. 40.

²⁰⁷ Cf. *Royal Air Force War Manual*, parágrafo 20 apud PARTON, Neville (2009), *op. cit.*, p. 39.

²⁰⁸ Cf. *Operations Manual*, p. 126 apud Parton, Neville (2009), p. 36.

²⁰⁹ *Idem.*, *ibidem*, pp. 40-43.

a região teria de ser novamente governada, devendo por isso ser evitada qualquer acção que aumentasse o fosso entre as populações civis e os governantes²¹⁰.

A doutrina aérea da RAF para a guerra irregular passava assim de uma perspectiva focada no ataque como forma de punição; para uma abordagem em que o emprego da força deveria ser doseado e enquadrado consoante as necessidades e objectivos político-administrativos para uma dada região²¹¹. Inicialmente, a doutrina aérea visava aproveitar o efeito psicológico que as aeronaves causavam nas populações indígenas e a maior economia de recursos no controlo das tribos rebeldes²¹²; no final dos anos 1920, porém, a doutrina enfatizava a necessidade de compreender melhor as necessidades e aspirações das populações antes de recorrer à punição²¹³.

3.3.1 AS OPERAÇÕES AÉREAS DA RAF NO SUDESTE DA ARÁBIA

Com a introdução da aviação na defesa dos interesses britânicos, o uso da força militar ganhou uma nova dimensão. Porém, as acções aéreas punitivas, eficazes na supressão do banditismo, provaram ser pouco eficazes contra a crescente oposição à ocupação britânica e o florescimento do nacionalismo árabe²¹⁴.

O “controlo aéreo” era, no início dos anos 1920, uma componente essencial e barata na manutenção da ordem nos vastos territórios árabes. Contudo, esta forma de actuação revelou-se pouco adequada face ao aumento da subversão no Sudoeste da Arábia, o que implicou uma redefinição no modo de operação. Para fazer face à nova realidade, os meios aéreos deixaram de ser utilizados de forma exclusivamente independente e com um cunho punitivo, para passarem a actuar conjuntamente com as forças terrestre²¹⁵. Os elementos chave da estratégia britânica para as guerras no Médio Oriente passavam pela valorização estratégica das regiões costeiras em detrimento do interior, a atribuição aos líderes locais a responsabilidade de manter a ordem, e a redução dos custos com a segurança militar através da utilização da aviação militar²¹⁶.

²¹⁰ Distinção defendida por Parton com base na pesquisa das “*Notes on Air Control of Undeveloped Countries*”, AIR 5/170, Londres: Arquivos Nacionais, 1930, cf. Parton, Neville, p. 41.

²¹¹ Dye, Peter, “Royal Air Force Operations in South-West Arabia 1917-1967”, em Joel Hayward, (org.), *Air Power, Insurgency and the “War on Terror”*, RAF College, RAF Centre for Air Power Studies, 2009, p. 62.

²¹² Sobre as vantagens económicas no uso do Poder Aéreo ver Parton, Neville, pp. 43-45; Dye, Peter, pp. 60-64; Morris, Evelyn K., pp. 113-124.

²¹³ Sobre a importância do Poder Aéreo na recolha de informações ver, por exemplo, Radley, James, pp. 30-36; Beck, Glen, pp. 10-24; Hayward, Joel, pp. 9-18; Uttley, pp. 19-28.

²¹⁴ Dye, Peter (2009), p. 47.

²¹⁵ Omissi, David E. (1990), pp. 29-30.

²¹⁶ Longoria, Michael (1992), *A Historical View of Air Policing Doctrine*, Montgomery, Air University Press, 1992, pp. 37-43.

Uma das primeiras operações conjuntas de relevo no Médio Oriente foi a defesa no porto de Aden, um pequeno porto cujo valor estratégico se resumia ao controlo do tráfego marítimo pelo Mar Vermelho e que, em Novembro de 1914, ficou sob ameaça do Império Otomano²¹⁷. Sem aprofundar os acontecimentos militares e políticos que enquadraram este conflito, referiremos apenas o papel decisivo que a aviação teve para a vitória final dos ingleses.

Por disporem de meios aéreos, os ingleses conseguiram manter as movimentações dos Exércitos turcos sob constante observação e assim antecipar as suas intenções e agir de forma a negar-lhes qualquer iniciativa. O facto de os Exércitos ingleses estarem constantemente um passo à frente dos turcos, para além das claras vantagens militares, elevava a moral das suas forças e era um factor multiplicador do prestígio britânico aos olhos dos árabes. A supremacia aérea inglesa, conjuntamente com as acções de propaganda, levava ao aumento das deserções nos Exércitos do Império Otomano²¹⁸.

No Médio Oriente as autoridades inglesas eram também responsáveis pela manutenção da segurança nos Protectorados. Estes ocupavam grandes extensões de território, sem limites geográficos bem definidos, praticamente desertos e sem vias de comunicação a ligar as poucas cidades existentes²¹⁹. Os Protectorados eram entidades políticas independentes, que estavam ligados à Inglaterra por dezenas de acordos de protecção e amizade²²⁰.

Para manter a ordem nestes vastos territórios a estratégia inglesa consistia no “policimento aéreo”²²¹. A aviação era usada como exibição de força e para demonstração da determinação e possibilidade em punir. Adicionalmente, era também uma forma bastante económica e segura quando comparada com a utilização de forças terrestres. O “policimento aéreo” dava aos governantes credibilidade e garantias de que a generalidade das tribos cumpriria os acordos assinados, uma vez que a obrigação de protecção mostrava-se salvaguardada²²².

Porém, em finais de 1963, os problemas de segurança no Médio Oriente começaram a ficar descontrolados, o que despoletou por parte das autoridades inglesas o aumento da pressão militar contras as forças que se opunham à sua autoridade. Apesar do esforço inglês, e embora os nacionalistas fossem militarmente inferiores, a sua actividade subversiva não parou de se intensificar

²¹⁷ Dye, Peter (2009), p. 50.

²¹⁸ *Idem, Ibidem*, pp. 49-55.

²¹⁹ Dye, Peter (2009), p. 51.

²²⁰ *Idem, Ibidem*, p. 46.

²²¹ Sobre as definições de *Policimento Aéreo* e *Controlo Aéreo*, cf. Omissi, David E. (1990), *passim*. *Policimento Aéreo*: emprego de aeronaves para manter a segurança interna do Estado. *Controlo Aéreo*: atribuição da responsabilidade da defesa de uma região ao Ministério do Ar, cujo comando era da responsabilidade a um Oficial Superior da RAF.

²²² *Idem, Ibidem*, p. 70.

até Novembro de 1964, altura em que finalmente a Inglaterra iniciou conversações para retirar da região²²³.

O PA no Sudeste da Arábia foi um instrumento de governação para os ingleses que serviu essencialmente como extensão da autoridade colonial. Onde existia uma base de governabilidade real, ou seja, onde a autoridade inglesa era reconhecida pelas populações, a RAF foi capaz de manter o controlo onde era difícil ser exercido por soldados²²⁴. Porém, o surgimento do nacionalismo árabe encorajou as populações a questionar a legitimidade britânica e, nestas circunstâncias, a decisão de substituir o “policiamento aéreo” por acções militares mais robustas apenas serviu para enfatizar a fragilidade da governação britânica.

3.3.2 A GUERRA NA MALÁSIA

Após 2ª GM, a RAF foi forçada a repensar a sua doutrina aérea para a guerra irregular. O “policiamento aéreo”, empregue no período entre as duas guerras mundiais, visava a redução dos custos com a manutenção da ordem no vasto Império, uma fórmula bem sucedida na contenção dos movimentos subversivos na Somalilândia e no Iraque nos anos 1920²²⁵.

A guerra na Europa voltou as atenções da RAF para a actuação do PA na guerra convencional. Porém, com o despoletar do fulgor nacionalista do pós-guerra, os estrategas do PA teriam de voltar a centrar as suas atenções nas guerras assimétricas.

No novo cenário internacional, as guerras irregulares deixavam de ser simples revoltas de grupos tribais, para assumir a forma de guerras de libertação, geralmente apoiadas por uma das superpotências, obrigando a novas abordagens a este tipo de guerra²²⁶.

Neste cenário, a alteração de maior relevo que era preciso executar consistia na necessidade de alinhar a acção militar com a acção administrativa e os objectivos políticos. A primazia política, caracterizada pela subordinação dos objectivos militares a uma estratégia política, visava garantir o mínimo uso da força e o respeito pela população civil²²⁷. No ambiente exigente e confinado da guerra irregular, também o PA teria de mudar a sua forma de actuação, uma vez que os bombardeamentos estratégicos e alvos inimigos definidos deixavam de existir²²⁸.

²²³ Dye, Peter (2009), pp. 51-53.

²²⁴ Powle, Philip, *Pilots and Rebels*, London, Brassey's, 1989, p. 29.

²²⁵ Corum e Johnson (2003), p. 52.

²²⁶ Mumford e Kennedy-Pipe (2009), pp. 63-70.

²²⁷ Corum e Johnson (2003), p. 55.

²²⁸ Mumford e Kennedy-Pipe (2009), p. 68.

A resposta britânica à crise de 1948-60 na Malásia, considerada a primeira guerra contra-subversiva moderna, é vista como um sucesso atípico neste tipo de conflito²²⁹. Após a derrota na 2ª GM contra os japoneses nas florestas malaias, e uma vez terminada a guerra, os britânicos tentaram reorganizar a estrutura política da colónia criando a União Malaia. Mas em 1948, fruto de um novo arranjo constitucional, esta deu origem à Federação Malaia, protegendo a posição dos poderosos dirigentes regionais e restringindo os direitos da população não malaia. Esta diferenciação discriminava a comunidade chinesa face à restante população e colocava-a em desvantagem na relação com o poder administrativo britânico. Uma situação que limitava as opções políticas do Partido Comunista Malaio, constituído em 1930, e que durante a 2ª GM chegou a receber armamento britânico para sustentar o avanço dos japoneses²³⁰.

A perda acentuada de qualidade de vida da comunidade chinesa, juntamente com a redução das trocas comerciais com os britânicos, levou o Partido Comunista a recorrer à força. Os conflitos tiveram início com ataques a plantações de borracha, símbolo do controlo e exploração imperiais, evoluindo para uma guerra subversiva mais alargada. O Partido Comunista acaba por criar um braço armado, o Exército de Libertação das Raças Malaias, que passou a orquestrar ataques sucessivos aos interesses económicos britânicos e a desencadear uma série de assassinatos políticos. A administração da colónia foi obrigada a agir e, em 19 de Junho de 1948, foi declarado o Estado de Emergência para pôr termo a uma situação que ninguém foi capaz de prever²³¹.

Ao PA foi atribuída a missão de actuar conjuntamente em suporte das forças terrestres através de ataques aéreos ofensivos, reabastecimento aéreo, reconhecimento visual, fotográfico e comunicações. As aeronaves empregues eram maioritariamente produto da 2ª GM, como aviões convencionais e aeronaves de transporte ligeiras, num total de trinta e seis tipos diferentes²³². Curiosamente, na Malaia, a aeronave que efectuou mais horas de voo, maior número de missões e maior número de milhas percorridas, foi o “*Auster*”²³³, o mesmo tipo de aeronave que foi amplamente usado por Portugal na guerra em África.

Nesta guerra o PA tinha duas estratégias distintas, designadas de directa e indirecta. A estratégia directa colocava o PA na esfera das acções ofensivas militares, através de bombardeamentos a acampamentos na selva, a plantações de comida e missões de busca e destruição em zonas onde havia informação de actividade subversiva. A estratégia indirecta consistia em prestar auxílio às forças terrestres através do transporte de tropas, evacuação de feridos, largada de forças especiais por pára-quedas, propaganda e operações psicológicas em áreas controladas pelas forças subversivas, ou

²²⁹ Newsinger, John (2002), *British Counter-insurgency: From Palestine to Northern Ireland*, Basingstoke, Macmillan, 2002, p. 31. Ver também Nagl, John (2002) *passim*.

²³⁰ *Idem, Ibidem*, p. 40.

²³¹ Mumford e Kennedy-Pipe (2009), pp. 72-73.

²³² Nagl, John (2002), p. 45.

²³³ *Idem, Ibidem.*, p. 46.

vulneráveis à influência destas, reconhecimento e recolha de informações e largada de alimento às patrulhas na selva²³⁴.

A estratégia directa demonstrou poucas evidências de sucesso na Malaia. A letalidade dos ataques aéreos era baixa, ao que se adicionava uma topografia e clima muito húmido pouco propício à estratégia de bombardeamento ofensivo²³⁵, embora causasse algum impacto na moral das forças rebeldes. Por outro lado, este tipo de actuação tinha efeitos políticos positivos, uma vez que suavizava as frustrações resultantes do lento progresso da situação a nível militar²³⁶.

O sucesso do PA acabou por ser mais marcante através da estratégia indirecta²³⁷. Modalidades como a infiltração de tropas no terreno e o reabastecimento aéreo foram as mais bem sucedidas na Malaia, evitando a deslocação logística por trilhos na selva. As ligações aéreas favoreciam a comunicação entre as autoridades administrativas centrais e as tribos na selva, mantendo desta forma a proximidade entre os vários poderes políticos²³⁸. A operação conjunta entre as forças terrestres e aéreas foi ainda melhorada através do recurso do helicóptero para os mais variados tipos de missões²³⁹.

Também o reconhecimento aéreo juntamente com a fotografia aérea permitia o levantamento topográfico das regiões afectadas pela subversão e facilitava a localização das forças no terreno para efectuar o seu reabastecimento. Estas missões permitiam ainda detectar os campos de cultivo do inimigo na selva, que eram posteriormente pulverizados com químicos²⁴⁰.

No final, os resultados no terreno demonstravam três aspectos centrais: os meios aéreos tinham uma utilidade multifuncional que se adequava bem a este tipo de guerra; a forma mais eficaz de utilizar os meios aéreos era através da estratégia indirecta; e quanto à estratégia directa, embora pudesse ter algumas vantagens, em termos operacionais os resultados não eram muito significativos devido à falta de objectivos de relevo para atingir²⁴¹.

²³⁴ Simpson, Jay G. (1999), “Not By Bombs Alone: Lessons From Malaya”, *Joint Forces Quarterly*, (22), [Em linha], Washington, National Defense University Press [consult. em 30 Março 2012], disponível na WWW: <<http://www.ndu.edu>>, p. 95.

²³⁵ Os voos eram limitados a um por dia, dada as elevadas temperaturas sobre a selva e os custos elevados em equipar as aeronaves com sistemas de ar condicionado, para aliviar os efeitos da exaustão pelo calor das tripulações, *cf.* Simpson, Jay G. (1999), p. 94.

²³⁶ Mumford e Kennedy-Pipe (2009), p. 74.

²³⁷ *Idem, Ibidem.*, p. 75.

²³⁸ Corum e Johnson (2003), p. 195.

²³⁹ Kemp, Anthony, *The SAS: Savage Wars of Peace, 1947 to the Present*, London, Penguin, 2001, p. 29.

²⁴⁰ Simpson, Jay G. (1999), p. 97.

²⁴¹ Stuwe, Ronald F. (2006), “One Step Back, Two Steps Forward: An Analytical Framework for Airpower in Small Wars”, *Air and Space Journal*, [Em linha], [consult. em 31 Março 2012], disponível na WWW: <<http://www.airpower.maxwell.af.mil>>.

3.3.3 A GUERRA NO QUÉNIA

Ainda com a guerra na Malásia a decorrer, a Grã-Bretanha viu-se envolvida num outro conflito de características semelhantes no Quénia, que combateu aplicando no essencial os mesmos conceitos e procedimentos²⁴².

Este conflito ficou conhecido como a “Emergência” ou a “Rebelião Mau-Mau”. Na sua origem esteve o despoletar de vários focos de violência, perpetrados essencialmente por africanos da etnia *Kikuyu*, os *Mau-Mau*, mas também, embora com uma expressão menor, da etnia *Embu e Meru*. Mais do que um movimento de libertação nacional, foi sobretudo uma revolta anticolonial, dando expressão aos ressentimentos de vários segmentos da população africana contra as desigualdades impostas pelo domínio britânico. Tratava-se de um movimento com objectivos pouco claros e classificado como reformista, nacionalista e anti-colonial²⁴³.

A resposta britânica inicial ao aumento da violência resumiu-se à prisão em massa dos simpatizantes deste movimento, de líderes sindicais e de elementos de outros movimentos nacionalistas. Uma decisão sem nenhum objectivo específico que a suportasse, ao que acrescia o facto de, devido às falhas no sistema de informações, grande parte dos agitadores terem ficado em liberdade²⁴⁴. Consequentemente, as acções dos *Mau-Mau* evoluíram para um conflito armado, o que exigiu uma resposta por parte das autoridades inglesas.

Ao analisar apenas o papel da aviação neste conflito, verificamos que esta foi empregue desde o início, com o objectivo de mostrar à população civil que o governo estava reagir contra a violência perpetrada pelos *Mau-Mau*.

No Quénia, a RAF recorreu quase exclusivamente à estratégia indirecta, não só por causa das consequências negativas da estratégia directa, mas porque a área de operações era muito limitada. Isto exigia que qualquer ataque fosse precedido de um aviso à população, o que retirava qualquer vantagem operacional a este tipo de actuação²⁴⁵.

O objectivo principal do PA era expulsar os combatentes da floresta, através de operações conjuntas com o Exército²⁴⁶. Contudo, ao contrário do que acontecia na Malásia, a aviação desempenhou um papel mais modesto no Quénia: a estratégia directa, realizada com pré-aviso, não tinha grandes resultados²⁴⁷; e quanto à estratégia indirecta, devido ao espaço confinado onde

²⁴² Anderson, David, *Histories of the Hanged: Britain's Dirty War in Kenya and the End of Empire*, London, Phoenix, 2006, p. 20.

²⁴³ Elkins, Caroline (2005), *Britain's Gulag: The Brutal End of Empire in Kenya*, London, Pimlico, 2005, p. 12.

²⁴⁴ *Idem, Ibidem*, p. 50.

²⁴⁵ Anderson, David (2006), p. 263.

²⁴⁶ Mumford e Kennedy-Pipe (2009), p. 76.

²⁴⁷ Ritchie, Sebastian, (s. d.), pp. 33-44.

decorriam as operações, os meios aéreos não eram tão necessários, não desempenhando por isso um papel significativo²⁴⁸.

Em África, o principal problema das operações conjuntas era de comando e controlo. Quando era solicitado o apoio aéreo, o pedido tinha de percorrer uma complexa sequência de autorizações, selecção de aeronaves, tripulações, e armamento, que retardava as descolagens e tornava praticamente inútil a operação. Na generalidade das vezes, quando o apoio aéreo chegava já os combates tinham terminado²⁴⁹.

De uma forma geral, o que as guerras da Malásia e do Quénia demonstraram, foi que, nas guerras assimétricas do pós 2ª GM, usar o PA para pôr em prática uma estratégia directa era pouco eficaz e mesmo prejudicial na conquista da “mentes e corações” da população. Por outro lado, a utilização da aviação na estratégia indirecta, numa função essencialmente de apoio às forças terrestre, facilitava as operações militares e reduzia o esforço empregue pelos militares no terreno. Adicionalmente, os meios aéreos permitiam aumentar a mobilidade dos Exércitos regulares, aproximando a sua forma de actuação com a dos rebeldes.

²⁴⁸ Anderson, David (2006), p. 192.

²⁴⁹ *Idem, Ibidem*, p. 76.

CAPÍTULO IV

A FAP NA GUERRA IRREGULAR EM ÁFRICA

Após a 2ª GM, o modo mais usual de conflito armado foi a guerra irregular que, como vimos no capítulo anterior, pode assumir várias formas. Nos territórios portugueses em África, a guerra de 1961-74 era, para os portugueses, uma guerra subversiva, recorrendo ao terrorismo e à guerrilha; já para os nacionalistas era de uma guerra de libertação, de luta pela independência e auto-determinação.

Independentemente das especificidades e classificação deste conflito, claramente não foi uma guerra convencional clássica e, sendo assim, foi uma guerra irregular²⁵⁰. Tratou-se de um conflito de cariz militar, em que pelo menos uma das partes envolvidas não era constituída por unidades militares organizadas, mas antes por pequenos grupos de acção. Estes não visavam grandes objectivos militares, nem a ocupação definitiva dos territórios. As operações que realizavam eram pequenas acções isoladas com poucos elementos, recorrendo a actos de sabotagem, terrorismo, incursões ou emboscadas, pelo menos nos primeiros anos do conflito²⁵¹. Era uma forma de guerra complexa, que Heydte apelida de “guerra das sombras”²⁵².

Nesta, como em todas as guerras, o factor político é o fio condutor subjacente. Recorre-se à guerra para ganhar ou preservar o poder, isto é, a capacidade de influenciar, induzir terceiros a submeterem-se, consciente ou inconscientemente, voluntária ou compulsivamente, à vontade de quem influencia²⁵³. Nas guerras assimétricas em particular, a política é uma componente chave, uma vez que é neste campo que a vitória final é conseguida. O primeiro que conseguir fazer o oponente acreditar que a sua luta não faz sentido, que a vitória não é possível, ou que não tem condições políticas para continuar a disputa, será o provável vencedor²⁵⁴.

De considerar ainda que, na guerra assimétrica, as forças irregulares partem em vantagem, na medida em que estas nascem do próprio descontentamento da comunidade com o poder instalado²⁵⁵. É-lhes por isso mais fácil obter o apoio da população que, associado à reduzida dimensão militar e desenvolvimento técnico dos movimentos armados, lhes permite manter as suas actividades durante anos ou mesmo décadas, aumentando ou reduzido a pressão consoante a existência de melhores ou piores condições políticas, sociais e militares para o fazerem. Por outro lado, os custos da guerra

²⁵⁰ Wilmshurst, Elizabeth (2012), pp. 20 *et seq.*; Sivakumaran, Sandesh (2012), pp. 120-130; Kinsella, Helen M. (2011), *passim*.

²⁵¹ Barrento, António, *Reflexões Sobre Temas Militares*, Lisboa, IAEM, 1991, pp. 108-110.

²⁵² Heydte, Friederich A. (1990), *op. cit.*, p. 39.

²⁵³ Bispo, A., “Algumas Questões Elementares Sobre Estratégia Aérea”, *Nação e Defesa*, (50), Abr 1989, p.179.

²⁵⁴ Anon., *Special Forces Unconventional Warfare*, (2010), pp. 2-3 – 2-6.

²⁵⁵ Barnett, Roger, *Asymmetrical Warfare: Today's Challenge to U. S. Military Power*, Verginia, Brassey's, 2003, p. 15.

assimétrica são, pelo menos política e socialmente, mais elevados para as forças regulares, que enfrentam o escrutínio político e a crítica nas sociedades que as suportam²⁵⁶. Embora no caso português, a natureza ditatorial do regime tenha limitado as manifestações políticas e sociais de oposição à guerra.

O combate militar nestas circunstâncias é claramente desigual e nem sempre favorece a parte melhor armada²⁵⁷. As forças irregulares, pelo menos as mais bem sucedidas, apresentam várias dinâmicas que lhes permitem transformar uma população desconexa num movimento organizado e efectivo, que dão o apoio necessário para suplantar a superioridade bélica das forças regulares²⁵⁸.

De entre estas dinâmicas, assume especial relevância a existência de uma liderança forte; de princípios ideológicos com significado para a população; de objectivos intermédios que no imediato conduzam a algum tipo de resultado; de liberdade geográfica para operar; e de apoio externo para custear as acções militares²⁵⁹.

Na guerra irregular, é a conquista da população que deve centrar todas as atenções. As operações militares são mais um elemento acessório do que um fim em si mesmo. Não é pela força que geralmente se vence a guerrilha, mas pela anulação dos motivos da insatisfação popular²⁶⁰. Sem o apoio desta, é uma questão de tempo, factor decisivo nestes conflitos, para que os revoltosos percam o seu ímpeto e acabem por desaparecer²⁶¹. Assim, na guerra assimétrica, são três as principais áreas de actuação onde se devem concentrar todos os esforços: a política, a militar e a social²⁶². Estas, não são delimitadas e independentes, não sendo possível intervir numa, sem que tal não provoque algum efeito nas restantes. Daqui se depreende que qualquer estratégia adoptada deve ser integrada e actuar simultaneamente nos três domínios de forma equilibrada, sem nunca dar demasiado enfoque à

²⁵⁶ Anon. (2006), *Tentative Manual for Countering Subversive Threats: An Updated Approach to Counterinsurgency Operations*, [Em linha], Department of the Navy, Marine Corps Combat Development Command [consult. 21 Janeiro 2013], disponível em WWW: <<http://www.fas.org>>, pp. 93-99.

²⁵⁷ Cf. Anon., *Joint Publication 3-24: Counterinsurgency Operations*, 2009, p. I-14 et seq.

²⁵⁸ Cf. Anon., *Special Forces Unconventional Warfare*, (2010), pp. 2-3 et seq.; Anon., *Joint Publication 3-24: Counterinsurgency Operations* (2009), pp. II-8 et seq.

²⁵⁹ Anon. (2009), *Field Manual 3-24.2: Tactics in Counterinsurgency*, [Em linha], Washington, U.S. Army [consult. 20 Dezembro 2012], disponível em WWW: <<http://train.army.mil>>, pp. 2-5 – 2-16; ainda sobre as dinâmicas das guerras irregulares ver também, Anon., *Joint Publication 3-24: Counterinsurgency Operations*, 2009, pp. II-8 et seq. e Anon., *Special Forces Unconventional Warfare*, (2010), pp. 2-3 et seq.

²⁶⁰ Cf. Anon., *Special Forces Unconventional Warfare*, (2010); Anon., *Field Manual 3-24.2: Tactics in Counterinsurgency* (2009); Anon., *Joint Publication 3-24: Counterinsurgency Operations* (2009).

²⁶¹ Bessa, Carlos (Ago/Set 1972), “Angola: A Luta contra a Subversão e a Colaboração Civil-Militar”, *Revista Militar*, pp. 421-434, Ago/Set 1972, pp. 421-424.

²⁶² Cf. Anon., *Special Forces Unconventional Warfare*, (2010); Anon., *Field Manual 3-24.2: Tactics in Counterinsurgency* (2009); Anon., *Joint Publication 3-24: Counterinsurgency Operations* (2009).

componente militar. A força excessiva traduz-se, na maioria das vezes, no alheamento da população e no aumento do ressentimento para com quem os deveria proteger²⁶³.

O uso da força militar pelo poder instituído deve visar essencialmente o controlo formal do território e a garantia da segurança da população, isolando-a das actividades desenvolvidas pelas forças irregulares. Só assim é possível criar condições para manter uma situação estável, que permita desenvolver acções de apoio e melhoramento das condições de vida da população e, adicionalmente, criar um ambiente favorável à intervenção política²⁶⁴.

Adicionalmente, a actuação militar deve pautar-se por uma actuação conjunta entre as mais variadas agências, militares e civis, de forma a prevenir, deter e derrotar os actores não estatais, o mais rapidamente possível, sabendo no entanto que será sempre um processo longo²⁶⁵.

Sendo uma guerra de fricção e desgaste, leva vantagem a facção que despender menos energia anímica e material, pois como nos diz Clausewitz, “a fricção é a força que faz com que o que parece fácil seja difícil”²⁶⁶. Foi o que Portugal procurou fazer em África, mantendo a intensidade da guerra baixa. Porém, ao perpetuar a guerra de fricção durante treze anos, os nacionalistas conseguiram consumir anímica e materialmente as instituições portuguesas²⁶⁷. No caso português a situação foi ainda mais grave, pois a partir de 1968, com excepção de Angola por motivos de fraqueza organizacional e incompatibilidade política dos três movimentos de libertação que lá actuavam, começa a sentir-se uma discrepância nas capacidades militares em favor dos movimentos de libertação. Nesse sentido ia o estudo realizado nesse ano pelo Comando-Chefe das FA na Guiné:

O armamento ligeiro de que o inimigo dispõe, fundamental para a guerra subversiva, é tecnicamente muito superior ao distribuído às nossas forças. (...) enquanto o PAIGC tem vindo a receber alguns dos tipos de armamento mais recentes dos exércitos do Pacto de Varsóvia (...) as nossas forças continuam a utilizar o armamento ligeiro de apoio que, sendo na sua quase totalidade anterior à II Guerra Mundial, está necessariamente sujeito a avarias e tem provocado situações críticas frente ao inimigo.²⁶⁸

A inversão na capacidade militar e humana era mais um indicador da necessidade de uma rápida solução para o conflito. Contudo, a imobilismo de Salazar, e de Marcello Caetano depois, não

²⁶³ “Anon., *Field Manual 3-24.2: Tactics in Counterinsurgency* (2009), pp. 2-24 – 2-27.

²⁶⁴ Larson, Eric *et al*, “*Assessing Irregular Warfare: A Framework for Intelligence Analysis*”, Santa Monica: RAND Corporation, 2008, pp. 20-22.

²⁶⁵ Sobre as operações conjuntas na Guerra irregular ver a obra Milton, Arnold e Walt Berkovski, *Irregular Warfare: Strategy and Considerations*, Nova Iorque, Nova Science Pub Incorporated, 2011, *passim*.

²⁶⁶ Clausewitz, C. Von, *On War*, Princeton, s.n., 1976, *op. cit.*, p. 121.

²⁶⁷ Ferreira, João J. Brandão, *Em Nome da Pátria*, Lisboa, Livros d’Hoje, 2009, pp. 300-305.

²⁶⁸ Cf. Estudo elaborado pelo Comando-Chefe das Forças Armadas Portuguesas na Guiné, *apud* Afonso, Aniceto e Carlos Gomes, *Guerra Colonial*, Lisboa, Diário de Notícias, 2000, *op. cit.*, p. 115.

permitiu delinear essa solução. A guerra acabou por ser ganha pelos nacionalistas, não no campo militar, apesar de tudo, mas no campo político, pois eram eles quem tinha mais vontade de ganhar²⁶⁹.

O prolongamento da guerra levou ao desgaste psicológico e descontentamento das FA que, como reconheceu o próprio Marcello Caetano, fruto dos contactos frequentes com o estrangeiro no foram ficando “sensíveis à argumentação com que por lá Portugal era atacado em razão da defesa do Ultramar”²⁷⁰. Mas para José Medeiros Ferreira, terá sido precisamente o cansaço dos militares face a uma guerra sem solução política previsível e o ataque aos seus interesses corporativos de classe, os principais factores que levaram as FA a voltar a conspirar contra o regime, acabando por o derrubar em 1974²⁷¹.

4.1. O PAPEL DA FAP NO INÍCIO DA GUERRA

A presença da FAP em África foi impulsionada pela aprovação do Decreto-Lei nº 40 949²⁷², de 28 de Dezembro de 1956, que promulgou o reajustamento dos serviços da Aeronáutica Militar, onde se incluía a criação da Segunda e Terceira Regiões Aéreas; e do Decreto-Lei nº 40 950²⁷³, com a mesma data, que estabelecia a dependência e finalidade das unidades da força aérea, estabelecendo este diploma, nos Artigo 5º e seguintes, as infra-estruturas aeronáuticas a serem implementadas em África.

No seguimento da aprovação destes diplomas, o Subsecretário de Estado da Aeronáutica, Kaúlza de Arriaga, escreveu a “Nota 195” para o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea (CEMFA), instruindo-o para que preparasse o envio de unidades aéreas para as 2ª e 3ª Regiões Aéreas²⁷⁴. Esta directiva despoletou o envio, em 1958, de uma comissão chefiada pelo general Venâncio Deslandes para estudar os territórios africanos, com o objectivo de identificar a melhor forma de materializar o disposto nos diplomas legais. A missão de exploração e identificação dos melhores locais para implementar infra-estruturas aeronáuticas percorreu todos os territórios africanos e teve no “Exercício Himba”, realizado em Angola entre Abril e Maio de 1959, a expressão máxima dos desígnios de Kaúlza de Arriaga para a instalação da FAP no continente africano²⁷⁵.

²⁶⁹ Oliveira, Hermes de Araújo, *Guerra Revolucionária*, Lisboa, Edição Provada, 1986, pp. 195-196.

²⁷⁰ Caetano, Marcello, *Depoimento*, Rio de Janeiro, Record, 1975, *op. cit.*, pp. 177-178.

²⁷¹ Ferreira, José M., “Relações entre forças armadas e o poder político – um balanço da situação no século XX”, em Nuno Severiano Teixeira (org.), *Portugal e a Guerra: História das Intervenções Militares Portuguesas nos Grandes Conflitos Mundiais (Séculos XIX-XX)*, Lisboa, Ed. Colibri, 1998, pp. 18-20.

²⁷² *Diário do Governo* de 28 de Dezembro de 1956, 1ª Série, (282), Decreto-Lei nº 40949, pp. 2042-2053.

²⁷³ *Idem., ibidem.*, pp. 2054-2057.

²⁷⁴ Cf. Informação 226/57, EMFA, 2ª Repartição, Abril de 1959 *apud* Neto, Manuel Diogo, “A Força Aérea em África (1961-74)”, *Mais Alto*, (228), pp. 12-20, Mar/Abr 1984, p. 15.

²⁷⁵ Cardoso, Edgar, *Presença da Força Aérea em Angola*, Lisboa, Secretaria de Estado Aeronáutica, 1963, p.42.

Porém, com o agravar da situação no Congo Belga no final do ano, foi decidido acelerar a implementação e activação das unidades aéreas que integrariam a Segunda Região Aérea, ao mesmo tempo que aumentaram os contactos com a França e a Alemanha Ocidental para adquirir os meios aéreos que iriam equipar as novas unidades. Entretanto, foram inicialmente enviados para Angola, no início de 1960, oito aeronaves ligeiras “Auster”, seis aeronaves PV-2 “Harpoon” e seis aeronaves “Nordalas”, para adaptação à operação em África²⁷⁶.

Em Julho desse ano, o Subsecretário de Estado da Aeronáutica enviou ao CEMFA a “Nota nº 2066”, dando indicações daquele que, no seu entendimento, deveria ser o dispositivo a implementar em Angola e Moçambique, e pedindo para que “se sintetizasse a posição definitiva da FAP no que respeita aos meios aéreos a instalar em África”²⁷⁷.

Ainda em finais desse ano, uma nova missão de reconhecimento a Moçambique foi constituída, desta vez chefiada pelo coronel Galvão de Melo, visando “estudar em profundidade o território de Moçambique com o objectivo de aí implementar uma rede de aeródromos que permita à Força Aérea bem desempenhar a sua missão no caso, provável, de guerra”. Com base no relatório final, foram iniciadas no ano seguinte a construção das infra-estruturas recomendadas²⁷⁸.

Assim, desde o início da década, foram sendo construídas várias infra-estruturas disseminadas pelo vasto território africano: Bases Aéreas (BA nº 9 – Luanda, Angola; BA nº 12 – Bissalanca, Guiné; BA nº 10 – Beira, Moçambique), Aeródromos Base (AB nº 4 – Henrique de Carvalho, Angola; AB nº 5 – Nacala, Moçambique; AB nº 7 – Tete, Moçambique, etc.), Aeródromos de Manobra (AM nº 51 – Mueda, Moçambique; AM nº 61 – Vila Cabral, Moçambique, etc.) e Aeródromos de Transito (AT nº 1 – Ilha do Sal, Cavo Verde; AT nº 2 – São Tomé, etc.), assim como a abertura de várias pistas de terra em posições avançadas (Gago Coutinho, Angola; Cuito Cuanavale, Angola; Neriquinha, Angola, etc.)²⁷⁹.

As autoridades portuguesas teriam poucas dúvidas de que a instabilidade nos territórios africanos iria aumentar e, devido aos acontecimentos no Congo Belga, seria muito provavelmente Angola o primeiro território a ser afectado, pois como nos dizem Dalila e Álvaro Mateus, a sublevação neste território “fora prevista por militares, por polícias e até mesmo por civis”²⁸⁰.

²⁷⁶ Correia, José Manuel, “A Guerra do Algodão: As Primeiras Missões Ofensivas da Força Aérea Portuguesa em África”, *Mais Alto*, (358), pp. 40-44, Jan/Fev 2006, p. 40.

²⁷⁷ Nota Nº 2066 da Subsecretaria de Estado da Aeronáutica para o chefe de Estado Maior da Força Aérea *apud* Correia, J. Manuel (Jan/Fev 2006), *op. cit.*, p. 41.

²⁷⁸ Excerto da directiva para a missão de reconhecimento a Moçambique, *cf.* Melo, Carlos Galvão, “Missão a Moçambique”, *Mais Alto*, (351), pp. 38-39, Dez 2004, *op. cit.*, p. 38.

²⁷⁹ Neto, Manuel Diogo (Mar/Abr 1984), pp. 14-16.

²⁸⁰ Mateus, Dalila Cabrita e Álvaro Mateus, *Angola 61 guerra colonial: causas e consequências*, Lisboa, Leya, 2011, *op. cit.*, p. 117.

Segundo estes autores, em 1960 os militares procuraram modificar o dispositivo operacional em África, fazendo chegar a Lisboa as suas preocupações relativamente à deficiência de meios e infra-estruturas naqueles territórios, como por exemplo estradas e aeródromos, e à necessidade de desenvolver uma maior coordenação entre as forças terrestres, aéreas e navais. Os militares chamavam a atenção para a urgência em reforçar o patrulhamento e vigilância da fronteira norte de Angola, bem como para a carência de meios humanos para conter possíveis actos de sublevação com a iminente independência do Congo Belga. Da manifesta preocupação dos militares em Angola, resultou apenas o envio de três companhias de Caçadores Especiais e uma da Polícia Militar, em meados de 1960²⁸¹.

A “contaminação” do Congo ao Norte de Angola começou a manifestar-se no final de 1960, altura em que “já se notavam ali sinais de menos respeito e até insubordinação entre alguns trabalhadores indígenas”²⁸². A situação começou a agravar-se a 4 de Janeiro de 1961, na Baixa do Cassange, no Norte de Angola, após os trabalhadores angolanos dos campos de algodão iniciarem uma greve que ficou conhecida como a “Guerra da Maria”²⁸³. Os motivos dos protestos e do ressentimento das populações desta região tinham origens ancestrais, como refere o general Pinto Resende, Comandante da 2ª RA: “não se tomaram em consideração as características dominadoras e guerreiras da tribo dos Maholos (...) que já quando da pacificação portuguesa do século passado se revelaram elementos dificilmente domináveis e extremamente perigosos”, ao que se adicionava agora o facto de os portugueses terem feito “deles agricultores de algodão, claro que à força, e agora estamos nós a bombardeá-los do céu”. Adicionalmente, como nos diz Resende, verificava-se “uma exploração infame dos indígenas e, portanto, geradora do maior antagonismo”²⁸⁴. Tinha-se criado um sistema de servidão que gerava um ambiente de revolta, dada a absoluta miséria em que a população vivia²⁸⁵.

O ressentimento acumulado e as condições sociais, só por si motivos suficientes para a insatisfação da população, foram potenciados e manipulados por algumas facções políticas do agora Congo ex-Belga, independente desde 1960, sem que o frágil governo do Presidente Josehp Kasavubu pudesse exercer qualquer controlo²⁸⁶. A revolta que começou nos últimos meses de 1960 intensificou-se com a época da plantação, em Janeiro de 1961, altura em que foram desencadeadas

²⁸¹ VVAA, *Resenha Histórico-Militar das Campanhas de África: 1961-1974*, vol. I, Lisboa, EME, 1988, p. 104.

²⁸² Anon., *Cadernos Militares: O Caso de Angola*, VI, Lisboa, Estado-Maior do Exército, 1969, p. 5.

²⁸³ Pélissier, René, *Les Guerres Grises: Resistance et Revoltes en Angola (1845-1941)*, Orgeval, Pélissier, 1977, *op. cit.*, p. 298.

²⁸⁴ Fernando Pinto de Resende (Comandante da 2ª RA) para João Faustino de Albuquerque de Freitas (Chefe do Estado-Maior da Força Aérea), 8 de Fevereiro de 1961, correspondência pessoal a propósito da “Guerra do Algodão”, arquivo de correspondência pessoal, II, (323), AHFA, Alfragide *apud* Cann, John, “Baixa do Cassange Catalyst for righting a wrong”, *Revista Militar*, (2508), pp. 17-47, *op. cit.*, p. 18.

²⁸⁵ Nunes, António, *Angola 1961: Da Baixa do Cassange a Nanbuangongo*, Lisboa, Prefácio, 2005, p. 59.

²⁸⁶ Cf. Anon., *Cadernos Militares: O Caso de Angola* (1969), pp. 3-5.

uma série de acções de destruição (sementeiras, pontes, embarcações, gado, etc.) à volta de Tembo Aluma, e rapidamente se propagaram ao centro do distrito de Malange²⁸⁷.

Com o avolumar dos protestos e da revolta dos nativos, as grandes companhias algodoeiras pressionaram o governo de Angola para o envio de militares a fim de pacificar a região. Foram então enviados alguns pelotões da 4ª Companhia de Caçadores Especiais para reforçar a 3ª Companhia em Malange, apoiados por meios aéreos da FAP em missões de reconhecimento e acções de fogo²⁸⁸. Estes militares passaram a patrulhar intensivamente a região da fronteira entre Angola e o Congo, procurando identificar a gravidade da revolta. Porém, em Fevereiro de 1961, ficou claro que os militares no local não conseguiriam impedir a propagação da revolta, sendo por isso criado o Batalhão Eventual, composto pelas 3ª, 4ª e 5ª Companhias de Caçadores Especiais, que puseram em marcha a “Operação Cassange”, com o objectivo de restabelecer a ordem e suprimir a sublevação²⁸⁹.

Quanto à participação da FAP nesta operação, a primeira deste tipo em que esteve envolvida, traduziu-se no emprego dos aviões “Auster” a partir de Malange, para reconhecimento e reabastecimento de material e víveres; e dos PV-2 “Harpoons” a partir de Luanda, para apoio de fogo e reabastecimento. Os PV-2 “Harpoon” eram também usados no bombardeamento de aglomerações de revoltosos que se concentravam nas picadas, mas com resultados pouco satisfatórios, provocando apenas a dispersão temporária destes²⁹⁰. O reabastecimento por ar assumiu contudo maior importância, especialmente porque as primeiras acções foram realizadas na época das chuvas, e porque os revoltosos tinham destruído a maior parte das pontes e bloqueavam frequentemente as estradas²⁹¹. As aeronaves voavam do nascer ao pôr-do-sol, à frente das colunas militares para identificar possíveis emboscadas, servindo como elo de ligação entre as forças no terreno e o centro de comando em Malange²⁹².

No entanto, desde os primeiros dias foram patentes as dificuldades de articulação táctica entre as forças terrestres e aéreas. Este foi um factor que, de forma mais ou menos marcada, esteve presente ao longo da guerra em todos os teatros de operações, mas muito evidente nos primeiros anos. A principal dificuldade prendia-se com a incapacidade de uns e outros comunicarem entre si. O contacto via rádio era difícil quando não impossível, obrigando a que a comunicação fosse estabelecida por mensagens escritas em bandeiras brancas, sinais de código, ou em papéis escritos

²⁸⁷ Marcum, John, *The Angolan Revolution: The Anatomy of an Explosion (1950-1962)*, I, Cambridge, MIT Press, 1969, p. 125 *et seq.*

²⁸⁸ Correia, José Manuel (Jan/Fev 2006), p. 43.

²⁸⁹ Nunes, António Lopes (2005), pp. 68-69.

²⁹⁰ Cardoso, Edgar Pereira (1963), pp. 80-81.

²⁹¹ Lopes, Mário Canongia (2001), pp. 333-337.

²⁹² Pélissier, René (1977), p. 43.

atados a pedras que eram lançadas dos aviões. Um método muito arcaico, idêntico ao utilizado pela aviação durante a 1ª GM e, acima de tudo, perigoso²⁹³.

Por outro lado, a experiência das tripulações neste tipo de missões era praticamente nula. Os bombardeamentos e disparos de metralhadora eram realizados à zona, acertando só por sorte nos rebeldes. Com o passar dos meses os pilotos foram-se adaptando ao reconhecimento terrestre e ao bombardeamento a baixa altitude, sendo que, a nível da coordenação táctica entre as forças aéreas e terrestres, quando efectuada, era pouco eficaz e cheia de mal entendidos. Para obviar estes resultados, o lugar do segundo piloto era por vezes ocupado por um oficial do Exército que, entre outras funções, servia como “bombardeiro”, usando granadas de mão que largava sobre os rebeldes²⁹⁴.

Continuava contudo a ser uma má solução e até contraproducentes na opinião das forças terrestre, uma vez que não era raro ferirem vítimas inocentes, provocando reacções inflamadas da população²⁹⁵. Contudo, tanto neste período como, de forma geral, ao longo da guerra, tanto os civis como os rebeldes feridos recebiam tratamento médico do pessoal militar, não ficando ninguém ferido no terreno e sendo os casos mais graves evacuados por via aérea para o hospital de Malange. Este cuidado facilitava as relações entre as autoridades portuguesas e as populações, contribuindo de certa forma para a contenção da rebelião.

No final, as operações militares terminaram com contornos de uma operação humanitária, dado o nível de destruição provocada pelos rebeldes, o que produziu efeitos psicológicos positivos nas populações portuguesa e angolana, mas especialmente na última, que começava a atribuir aos agitadores a responsabilidade pela sua situação, exigindo que estes fossem punidos e que os militares se mantivessem no terreno para lhes dar protecção²⁹⁶.

A 2 de Março de 1961 foi dada por terminada a operação, uma vez que tinham cessado as actividades rebeldes havia alguns dias. As aeronaves da FAP, porém, continuaram a fazer missões de reconhecimento e patrulhamento junto da fronteira Norte de Angola, assim como de reabastecimento das forças destacadas e das populações²⁹⁷.

Nesta primeira intervenção da FAP, foram as pequenas aeronaves “*Auster*” as mais eficazes na dispersão dos revoltosos, quando comparadas com os PV-2 “*Harpoon*”. Estes últimos, concebidos para fazer vigilância marítima, era pouco prática na missão que lhe foi atribuída²⁹⁸. Mas o que ficou desde logo claro nesta intervenção, segundo Luís Fraga, foi a ausência de doutrina de emprego de

²⁹³ Cann, John (2011), p. 22.

²⁹⁴ *Idem.*, *ibidem.*, p. 23.

²⁹⁵ Pélissier, René (1977), p. 43.

²⁹⁶ Cann, John (2011), pp. 25-26.

²⁹⁷ Cardoso, António Silva, *Angola, Anatomia duma Tragédia*, Lisboa, Oficina do Livro, 2000, pp. 191, 206.

²⁹⁸ Correia, José Manuel (Jan/Fev 2006), p. 44.

meios aéreos na guerra irregular²⁹⁹. As missões, essencialmente de apoio ao Exército, raramente eram programadas (sem prévia coordenação), com os meios aéreos a serem solicitados de urgência, o que fazia parecer “que tudo dependia da capacidade da Força Aérea estar presente quando era necessária”³⁰⁰.

Embora os tumultos do início do ano tivessem acalmado, o clima mantinha-se tenso. Poucas semanas mais tarde, a 15 de Março de 1961, ocorreu a ofensiva da UPA, novamente no Norte de Angola, provocando centenas de mortos entre colonos brancos e trabalhadores bailundos. A população branca organiza-se em milícias e responde igualmente com violência, em parte devido à incapacidade dos militares em conter os rebeldes. Os acontecimentos paralisaram a economia da região, provocaram uma onda de refugiados para a capital, e a administração civil ficou bloqueada³⁰¹.

De forma aparentemente inesperada, a censura permitiu tornar pública toda a realidade dos massacres. Contudo, a divulgação dos acontecimentos no Norte de Angola, terá resultado de um esforço deliberado do regime para criar condições favoráveis à intervenção militar. O que terá dado resultado, uma vez que se gerou na sociedade portuguesa um estado de espírito favorável à intervenção “rápida e em força” na defesa dos territórios africanos, e na mobilização das FA³⁰². O que não impediu contudo, que o ministro da defesa Botelho Moniz pusesse em marcha uma tentativa de golpe de Estado para derrubar o regime, que tinha também por base a questão africana. Adicionalmente, quase em simultâneo, ocorreu o episódio do desvio do paquete “Santa Maria”, que para além de causar algum embaraço internacional ao governo, poucas consequências práticas teve.

Perante os desenvolvimentos políticos internos, o governo não perdeu tempo a reagir e imediatamente procedeu a um conjunto de remodelações ministeriais, começando como seria de esperar pela demissão do ministro da defesa, assim como pelo afastamento daqueles que se sabia estarem envolvidos na tentativa de golpe. Iriam ainda ser demitidos o governador de Angola, Silva Tavares, e o comandante militar da província, o general Monteiro Libório, passando ambos os cargos a estar sob a responsabilidade de um só homem, o general Carlos Silva Freire. Este, por sua vez, foi

²⁹⁹ Fraga, Luís Alves, *A Força Aérea na Guerra em África: Angola, Guiné e Moçambique (1961-1974)*, Lisboa, Prefácio, 2004, pp. 43-45.

³⁰⁰ Fraga, L. (2012), “A Força Aérea Portuguesa: uma realidade militar e sociológica (1952-1974)”, Luísa O. e João F. (org.), *Militares e Sociedade, Marinha e Política: Um Século de História*, pp. 75-91, [Em linha], Lisboa, ISCTE, [consult. 30 Março 2013], disponível em WWW: <<http://hdl.handle.net>>, *op. cit.* p. 86.

³⁰¹ Fruto das acções da UPA terão sido abandonadas duas sedes de concelho, trinta e três postos administrativos, oito fazendas e outras povoações; terão ainda sido atacadas, mas resistiram, uma cidade, dez sedes de concelho e oito postos administrativos, *cf.* Afonso, Aniceto e Carlos Gomes (2000), p. 32.

³⁰² Carvalho, Alberto Arons, *A Censura e as Leis de Imprensa*, Lisboa, Seara Nova, 1973, pp. 78-83.

poucos dias depois substituído pelo general da FAP Venâncio Deslandes, ficando Silva Freire responsável pelo comando das operações militares para reconquistar o Norte de Angola³⁰³.

A resposta militar foi, no entanto, lenta. Com cerca de cinco mil homens presentes no território, mal armados, mal equipados e mal instruídos, não era possível uma intervenção definitiva para controlar a situação, embora tenha sido iniciada uma tentativa para recuperar o Norte e garantir a segurança de pessoas e bens. Foi apenas em Abril, com Salazar já como ministro da defesa e perante a evidente gravidade da situação, que foram enviados os primeiros contingentes de Lisboa, no dia 19 por via aérea e a 21 por via marítima. O grosso dos militares chega a Luanda por via marítima apenas no dia 1 de Maio de 1961, a bordo do paquete Niassa, constituindo os primeiros batalhões de militares exclusivamente metropolitanos³⁰⁴. Os reforços chegam assim dez meses após a independência do Congo ex-Belga, quatro meses após os acontecimentos da Baixa do Cassange e um mês e meio após o início das acções da UPA no Norte de Angola. Apesar de tudo, “as Forças Armadas não foram surpreendidas pela decisão do Governo: havia mais de um ano que vinham estudando a reorganização e o reforço das forças no Ultramar, com prioridade para Angola”³⁰⁵.

Com centenas de militares a desembarcar no território, o general Carlos Freire recebe do CEMGFA instruções claras dos objectivos que se pretendiam alcançar: no âmbito da política externa havia a “(...) necessidade absoluta de restabelecer totalmente a paz em Angola até à reabertura da AG da ONU, em princípios da segunda quinzena de Setembro. (...) o tempo trabalha a favor do Inimigo. A nossa luta é verdadeiramente contra-relógio. Há que vencer até meados de Setembro”; no que se referia à actuação no terreno, as directivas para o general comportavam uma dimensão política e outra social, pois “o problema militar é sem dúvida de primeira prioridade, mas deve ser acompanhado e seguido da acção política, psicológica e social para recuperação das populações”, era necessário tomar medidas que visassem “evitar a divisão entre brancos e pretos”, através da imposição da “disciplina e o respeito mútuos nas povoações” e “disciplinar rigidamente, através duma organização e comandos adequados e capazes, as «milícias» ou formações do corpo de voluntários”³⁰⁶.

Embora o general Freire só tenha chegado a Luanda em Junho, três semanas antes, em meados de Maio, iniciou-se a movimentação dos militares para Norte, com o objectivo de impedir a progressão

³⁰³ Gomes, Carlos de Matos e Fernando Farinha, *Guerra Colonial: Um Repórter em Angola*, Lisboa, Diário de Notícias, 2001, pp. 53-58.

³⁰⁴ Catarino, M., *As Grandes Operações da Guerra Colonial: 1961-1974*, II, s.l., Correio da Manhã, 2009, p. 2.

³⁰⁵ VVAA, *Resenha Histórico-Militar das Campanhas de África: 1961-1974*, vols. I e II, Lisboa, Estado-Maior do Exército, 1988, *op. cit.* p. 71.

³⁰⁶ Documentos dos arquivos de Carlos de Oliveira M. Freire, *apud* Freire, João, “No Centenário do Nascimento de Carlos Silva Freire: O último general português morto no comando de tropas em campanha”, *Revista Militar*, (2461/2462), pp. 205-250, Fev/Mar 2007, *op. cit.*, p. 233.

dos guerrilheiros e cortar as suas linhas de abastecimento através da fronteira com o Congo ex-Belga. Contudo, as acções de guerrilha dos nacionalistas tornaram a progressão lenta e bastante difícil³⁰⁷.

Quanto aos meios da FAP presentes no início desta revolta, eram agora a seis PV-2 “Harpoon”, seis “Noratlas”, alguns aviões de reconhecimento e observação “*Auster*” e alguns DO-27³⁰⁸, escolhidas porque “se deu prioridade nas ideias de planeamento à missão do transporte”³⁰⁹. Foi com estes recursos que a FAP deu resposta aos pedidos de apoio do Exército na progressão para Norte, através da evacuação de feridos, apoio de fogo, reabastecimento e reconhecimento. Adicionalmente, os meios aéreos ajudaram na fuga de centenas de colonos que abandonavam as fazendas, muitas delas em locais completamente isolados. Porém, dia após dia, o número de solicitações, quer do Exército quer de civis, subiu de tal forma que ultrapassou as possibilidades físicas de serem satisfeitas. A falta de aviões, pilotos e mecânicos, tornou impossível satisfazer todos os pedidos³¹⁰.

Com os militares a começarem a bloquear as ligações ao Congo e a reocupar a região, era necessário proceder ao golpe final e desarticular o posto de comando e quartel-general da UPA em Nambuanguo. Para tal foi montada a “Operação Viriato”, que consistia na progressão de dois batalhões de Caçadores e de um esquadrão de Cavalaria, por três eixos de ataque convergentes sobre Nambuanguo, visando reocupar esta localidade e desimpedir as vias de comunicação terrestres. Mas os obstáculos colocados nas picadas e as constantes emboscadas dos rebeldes fizeram com que, a operação rápida e assertiva que se pretendia, levasse semanas a atingir os seus objectivos.

Na realidade tratou-se de uma operação “marcada pelo seu desenvolvimento clássico, cuja eficiência foi bastante reduzida”³¹¹, um prenúncio da falta de preparação das FA para a guerra que se avizinhava. As unidades de infantaria e cavalaria movimentavam-se em coluna de veículos pesados, com o apoio da artilharia e da FAP, numa manobra tipicamente convencional, contrariando os princípios da flexibilidade e mobilidade da guerra irregular³¹².

³⁰⁷ Catarino, Manuel (2009), p. 4.

³⁰⁸ Afonso, Aniceto e Carlos Gomes, *Guerra Colonial*, Lisboa, Notícias Editorial, 2005, p. 42.

³⁰⁹ Resende, F., “A Força Aérea em Angola (1960/1963)”, *Mais Alto*, (237), pp. 20-30, Mar 1984, *op. cit.*, p. 25.

³¹⁰ *Idem.*, *ibidem.*, p. 25.

³¹¹ *Idem.*, *ibidem.*, *op. cit.*, p. 30.

³¹² Afonso, Aniceto e Carlos Gomes (2005), p. 50.

4.2. PRINCIPAIS DIFICULDADES NA CONDUÇÃO DA GUERRA AÉREA

Entre 1950-55, no âmbito da OTAN e apoiado pelos EUA, Portugal esteve sob um complexo e ambicioso programa de assistência militar, o MDAP, com vista a preparar o país para integrar a defesa colectiva da Europa numa guerra que, a acontecer, seria clássica³¹³.

A implementação do MDAP na FAP passou, contudo, por algumas dificuldades, entre as quais se destaca a dimensão que os governantes e militares lhe quiseram dar. Os EUA forneciam as aeronaves, mas Portugal tinha de as manter operacionais, construindo infra-estruturas para as acolher e formando o pessoal necessário para os operar e manter. Porém, os quantitativos requeridos por Portugal excediam as capacidades financeiras do país³¹⁴. Era evidente para os responsáveis da OTAN, como o Marechal Montgomery e o *Air Vice Marshall* Saunders, que o estabelecimento de tal força “sobrecarregará ao limite os recursos da Força Aérea Portuguesa e só poderá ser conseguido com considerável auxílio externo”. Já os EUA consideravam “o orçamento da Defesa português claramente insuficiente para garantir a operação das aeronaves”, o que levou a vários reajustamentos no programa³¹⁵.

Embora a participação no projecto de defesa europeu tivesse elevados custos financeiros para o Estado, no final dos anos 1950 a FAP tinha reunido condições para a “defesa aérea de Portugal e os Açores, para a cooperação com as forças navais e aéreas da NATO e para a protecção das comunicações marítimas”³¹⁶. Ou seja, um conjunto de capacidades típicas da guerra convencional, completamente díspares das que iriam ser necessárias seis anos mais tarde.

As aeronaves que acabaram por ser entregues ao abrigo do MDAP foram as seguintes: 50 F-47D (caça); 109 F-84G (caça); 50 F-86F (caça); 24 (alguns foram adquiridos à França) PV-2 (luta anti-submarina); 24 T-33A (instrução); 30 T-37B (instrução); 89 T-6G e AT-6 (instrução/ataque ao solo); 3 SA-16A (busca e salvamento); 3 UH-19 (helicóptero para busca e salvamento); 5 SB-17D (luta anti-submarina e busca e salvamento); 5 C-54D/E (transporte)³¹⁷.

Algumas delas foram adquiridas aos EUA fora do MDAP ou a outros países, como a Alemanha Ocidental e a França, o que acabou por permitir mais tarde a sua utilização em África. Foi o caso dos

³¹³ Anon. (s.a.), “Foreign Relations, 1952-1954”, VI, pp. 1723-1757, [Em linha], United States Department of State [consult. 25 Fevereiro 2013], disponível em WWW: <<http://uwdc.library.wisc.edu>>, *passim*.

³¹⁴ Carreira, José Manuel, “MDAP: A génese da Força Aérea nos Anos de 1950, Parte I”, *Mais Alto*, (401), pp. 20-25, Jan/Fev 2013, pp. 32.

³¹⁵ Carreira, José Manuel, “MDAP: A génese da Força Aérea nos Anos de 1950, Parte II”, *Mais Alto*, (402), pp. 15-23, Mar/Abr 2013, *op. cit.* pp. 19-20.

³¹⁶ Carreira, José Manuel (Parte II) (2013), p. 19.

³¹⁷ Carreira, José Manuel (2013), p. 41 (Parte I) e p. 18 (Parte II).

T-6, PV-2 e dos sete bombardeiros B-26 “Invader”, importados ilegalmente dos EUA por intermédio da *Central Intelligence Agency*³¹⁸.

O mesmo já não aconteceu com a principal força de combate, os F-86F, que embora tivessem ido para a BA de Bissalanca na Guiné, só lá permaneceram entre Agosto de 1961 e Outubro de 1964, altura em que tiveram de ser retirados por exigência dos EUA, por se tratar de material cedido no âmbito da OTAN para a defesa da Europa³¹⁹.

No caso dos F-84G a situação foi diferente. Embora o seu envio para África fosse alvo de contestação, o governo contrapôs com o facto de estes estarem a ser abatidos ao dispositivo de defesa europeu e, não sendo úteis para este fim, não existia motivo para não os utilizar em África³²⁰.

O contexto de guerra clássica em que a FAP se inseria, e para o qual toda a organização estava vocacionada, constituía um problema para a guerra que se avizinhava em África, uma vez que “não tinha sido ainda definida uma doutrina de emprego de meios aéreos na guerra subversiva”³²¹. Existia apenas a experiência francesa na Argélia, recebida em Portugal através de Pierre Clostermann numa conferência que proferiu a 29 de Abril de 1960 no Instituto de Altos Estudos Militares (IAEM), da qual resultou uma publicação. Esta, apresentava como principal linha doutrinária, a necessidade de criar uma vasta e dispersa rede de infra-estruturas aeronáuticas, que permitisse a deslocação dos meios aéreos para próximo dos locais onde as acções militares decorriam³²².

Por outro lado, em Portugal, oficiais como o tenente-coronel piloto Amadeu Ferreira, que desempenhou um papel importante na organização da FAP em 1952, defendia em 1960 que o empenhamento da aviação deveria ser o estabelecimento da ligação entre a retaguarda, metrópole, e a linha da frente. O que permitiria melhorar o abastecendo das unidades do Exército, aumentando a sua mobilidade, ao mesmo tempo que continuaria a dar apoio de fogo às forças de combate³²³.

Independentemente das orientações doutrinárias que se iam formando, o início das acções de combate trouxe experiências que ajudaram a delinear algumas linhas de actuação da arma aérea. Logo em finais de 1961, o tenente-coronel Diogo Neto escrevia na revista *Mais Alto* que “o uso do avião ligeiro como Controlador Aéreo e P.C.A. [Posto de Comando Aéreo] verificou-se ser indispensável em certas missões”, sendo sua convicção que o emprego dos aviões “como C.A. [Controlador Aéreo], P.C.A., reconhecimento visual, e fotográfico e, ainda, como meio de provocar a

³¹⁸ Oliveira, Pedro Aires, *Os Despojos da Aliança: A Grã-Bretanha e a questão colonial portuguesa (1945-1975)*, Lisboa, Tintas da China, 2007, pp. 299 *et seq.*

³¹⁹ Fraga, Luís Alves (2004), pp. 104-105.

³²⁰ Neto, Diogo, “Acontecimentos no Norte de Angola”, *Mais Alto*, (30), pp. 24-25, 29, Out 1961, p. 25; Fraga, Luís Alves (2004), p. 55.

³²¹ Fraga, Luís Alves (2012), *op. cit.* p. 85.

³²² Fraga, Luís Alves (2004), p. 44.

³²³ Ferreira, Amadeu José, “Contribuição da Força Aérea para uma doutrina e uma solução militar”, *Revista do Ar*, (270), pp. 344-348.

reação anti-aérea do inimigo é o melhor meio de obter e coordenar os meios essenciais à utilização dos aviões de apoio de fogo, T-6, PV-2 e F-84G³²⁴.

Já a primeira publicação oficial sobre emprego dos meios aéreos na guerra irregular surgiu apenas em 1966 e com a categoria de provisória. Era da autoria da Secretaria de Estado da Aeronáutica, e tinha como título “Instruções Gerais para o Apoio Aéreo”³²⁵.

A partir do ano seguinte começou a ser desenvolvida uma doutrina de actuação mais global, que previa a actuação integrada de diferentes organismos e instituições do Estado, visando garantir maior concertação de sinergias e partilha de informação. Esta coordenação permitia delinear estratégias conjuntas mais realistas e com objectivos mais concretos para os meios aéreos. Aos militares cabia a responsabilidade de “montar e manter os órgãos conjuntos”, assim como “conceber, planear e conduzir as operações aero-terrestres”³²⁶.

A partir de 1968, a FAP começou a complementar a falta de doutrina oficial com “Notas de Execução Permanente”, estabelecendo procedimentos específicos para certas operações³²⁷. Ao mesmo tempo fez alterações táticas na sua actuação, optando por pequenos grupos de combate heli-transportados, em detrimento da largada de grandes unidades pára-quadristas. Estas alterações permitiram aumentar a flexibilidade, mobilidade e eficácia das operações, reduzindo o tempo de resposta³²⁸.

Porém, a manifesta evolução a nível tático, não tinha correspondência a nível estratégico. Segundo o historiador Carlos Gomes, havia uma certa irregularidade e desequilíbrio doutrinário na condução da guerra, com os militares a actuarem umas vezes com um pendor punitivo, outras promovendo a aproximação e conciliação:

As concepções destes dois grupos cruzar-se-ão para construir o corpo principal da doutrina militar portuguesa de contra-subversão e serão empregues com maior ou menor peso de cada uma delas durante a guerra. O conceito estratégico-militar da componente militar da reação portuguesa à guerra subversiva oscilará entre a «busca e destruição do inimigo» (o exército punitivo) e a «conquista das mentes e corações dos africanos» (o exército conciliador).³²⁹

³²⁴ Neto, Diogo (1961), *op. cit.*, p. 25.

³²⁵ Fraga, Luís Alves (2004), p. 44.

³²⁶ *Relatório do Comando*, AHFA, 4º Trimestre, 1970, Sala 355, Prateleira B, Caixa 1A, 2ª RA, *op. cit.* p. 6.

³²⁷ Cf. Notas de Execução Permanente (NEP): NEP 5/68 – Apoio Aéreo pelo Fogo; NEP 6/68 – Apoio Aéreo pelo Transporte; NEP 7/68 – Apoio Aérea pela Informação; NEP 8/68 – Apoio Aéreo, em AHFA, Sala 355, Prateleira B4, Caixa 177.

³²⁸ Araújo, Luís E., “Poder Aéreo”, *Boletim do Instituto de Altos Estudos Militares*, (17), 1987, pp. 145-148.

³²⁹ Gomes, Carlos M., *Moçambique (1970) – Operação Nó Górdio*, Lisboa, Prefácio, 2002, *op. cit.*, p.17.

Em 1972 surgiu finalmente o “Manual do Apoio Aéreo Na Contra-subversão”³³⁰, no qual estavam definidas as linhas orientadoras de emprego dos meios aéreos na guerra: “a fluidez do adversário e a evolução rápida dos seus empenhamentos dão importância primordial ao emprego imediato de meios aéreos e à exploração rápida das informações obtidas pelo contacto das forças de superfície e pela aviação”³³¹.

O manual sugeria, entre outros aspectos, as tipologias e características das aeronaves mais apropriadas à guerra irregular, como estas deveriam ser empregues e a importância da comunicação e coordenação entre meios aéreos e as forças terrestres. A comunicação e o fluxo de informação eram aliás apontados como os principais elementos na condução da guerra, responsáveis pela centralização da decisão e descentralização da execução. Ou seja, os comandantes no terreno deviam ter autoridade para tomar decisões, e explorar as oportunidades proporcionadas pelo cenário fluído da guerra³³².

Mas para isso era necessária uma infra-estrutura de telecomunicações viável, que nunca existiu. Sendo uma das principais insuficiências reportadas regularmente nos “Relatórios do Comando”³³³. O manual era ainda assertivo em relação a aspectos considerados fundamentais na doutrina actual da guerra irregular, a saber: flexibilidade; dinâmica das operações; recolha e disseminação da informação; e actuação rápida³³⁴. Contudo, não encontramos nenhuma referência ao mesmo na bibliografia analisada. Inclusivamente, nas entrevistas realizadas aos pilotos coronel Jaime Ourô e general Mendes de Oliveira, estes mostraram total desconhecimento da existência do mesmo. Segundo estes, não existia nenhuma doutrina aérea oficial em África, sendo-lhes apenas ensinado as melhores tácticas e manobras de voo para realizar as diferentes missões³³⁵.

Este manual referia também a importância das operações conjuntas, salientando as vantagens em explorar as diferentes capacidades de cada ramo das FA na obtenção de objectivos comuns. No entanto, para que o resultado final fosse mais do que a soma das partes, alguns pressupostos teriam de se verificar: planos ajustados a todos os intervenientes; compreensão mútua dos objectivos;

³³⁰ Bernardo, Henrique, *Estratégia de um Conflito – Angola 1961-1974*, Lisboa, Prefácio, 2008, p. 44.

³³¹ *Manual do Apoio Aéreo Na Contra-Subversão*, AHFA, Sala 355, Prateleira B, Caixa, 177, *op. cit.*, p. 8.

³³² *Idem., ibidem.*, pp. 10 *et seq.*

³³³ Cf., por exemplo, “Relatório do Comando”, Nº1, 2ª RA, AHFA, 1969, Sala 355, Prateleira B1, Caixa 78; “Relatório do Comando”, AHFA, 4º Trimestre, 1973, Sala 355, Prateleira B2, Caixa 1A, 2ª RA: “Progressivamente vai notando-se ligeira melhoria no aspecto de exploração de comunicações ainda que essa melhoria seja demasiado lenta. (...) Os equipamentos em que assenta a estrutura da rede regional do serviço fixo por rádio (...) não satisfazem as exigências actuais de rapidez e segurança”.

³³⁴ Cf., *Special Forces Unconventional Warfare* (Nov 2010); *Field Manual 3-24.2: Tactics in Counterinsurgency* (Abr 2009); *Joint Publication 3-24: Counterinsurgency Operations* (Out 2009).

³³⁵ Entrevista com o coronel Jaime Ourô, piloto operacional de *Alouette III* em Angola, na reforma à data da entrevista, que foi realizada no Lumiar, em Setembro de 2009; e com o general Mendes de Oliveira, piloto operacional de FIAT G-91 em Moçambique, na reforma à data da entrevista, que foi realizada em Torres Vedras, em Setembro de 2009.

precaver as restrições operacionais de cada força envolvida; e, acima de tudo, boa coordenação entre as diferentes forças a nível tático. Sendo que a recolha, tratamento e disseminação de informação, assumia aqui um papel central³³⁶.

No entanto, no terreno a realidade era diferente: a cooperação entre as FA tinha insuficiências que se foram manifestando ao longo de toda a guerra, embora de forma cada vez menor. Com o tempo e a experiência, as técnicas e procedimentos adoptados foram-se aperfeiçoando, o que tornou possível desenvolver uma doutrina própria e adaptada às realidades de cada teatro operacional³³⁷.

No caso do apoio às forças de superfície, este passou a ser realizado de duas formas: as operações conjuntas planeadas, em que eram previamente definidos os meios, quando, onde e como estes iam ser empregues; e as missões inopinadas, despoletados a pedido pelas forças terrestres. Em qualquer delas as dificuldades de comunicação representaram sempre um problema, existindo um “diálogo de surdo/mudo entre os aviões e as tropas terrestre”³³⁸. Mas o mais grave eram as missões inopinadas³³⁹, pois “em conformidade, o apoio aéreo só é eficiente se se verificar uma grande familiaridade entre os pequenos escalões terrestres e aéreos. Esta intimidade só é possível se, em permanência, os meios aéreos estiverem em posição de intervir rapidamente e as ligações indispensáveis asseguradas”³⁴⁰.

O próprio processo de activação inopinada dos meios aéreos possuía inúmeras falhas, exigindo uma série de procedimentos burocráticos e de autorizações que aumentavam o tempo de resposta da FAP. É o comandante da 2ª RA, general Resende, que nos mostra isso mesmo:

As disponibilidades eram evidentemente muito inferiores aos apelos. A quem dar prioridade? Problema de difícil ou impossível solução, dado que não dispúnhamos de informações suficientes. Faltava tudo para podermos cumprir as missões de apoio de fogo com significado próprio. As unidades não tinham rede de apoio para nos chamar. Quando usavam a rede administrativa para fazer o pedido era muito difícil chegarmos a tempo e, depois, não tínhamos processo de comunicar com os infantés! (...) Inicialmente os pedidos eram feitos pelo Comandante-Chefe General Libório, ao próprio comandante da Região Aérea! Era a seguir usado o telefone civil para a Unidade – BA9 – explicando-se todos os elementos de acção inopinada e a rede de apoio era, como já se disse, a rede administrativa em HF.³⁴¹

De salientar, ainda, as dificuldades a nível de recursos humanos, essencialmente com a falta de pilotos e mecânicos e a sua inexperiência. Estes chegavam da metrópole sem preparação, e “o

³³⁶ *Manual do Apoio Aéreo Na Contra-Subversão*, pp. 9 et seq.

³³⁷ Ferreira, José, “As Reformas das Forças Armadas Portuguesas: Da época contemporânea até ao fim das campanhas de África do Século XX”, *Instituto Português da Conjuntura Estratégica*, XVI, 2007, p.213.

³³⁸ Resende, Fernando P. (Mar/Abr 1984), *op. cit.*, p. 26.

³³⁹ *Idem., ibidem.*, p. 27.

³⁴⁰ *Manual do Apoio Aéreo Na Contra-Subversão*, p. 5.

³⁴¹ *Idem., ibidem., op. cit.*, p. 26.

chamado treino Operacional era incipiente, apressado e não foi orientado para a guerra subversiva”³⁴². Adicionalmente, o alastrar do conflito a outros territórios e a falta de meios, levava a que houvesse uma sobre-utilização dos que estavam disponíveis, acelerando o seu desgaste³⁴³.

4.3. PRINCIPAIS VANTAGENS DOS MEIOS AÉREOS NA GUERRA

A principal vantagem dos militares portugueses na guerra de 1961-74 foi, em nosso entender, a superioridade aérea de que a FAP usufruiu durante a guerra. Foi uma vantagem militar sem paralelo do lado dos nacionalistas e contra a qual durante muito tempo não tiveram qualquer forma eficaz de combater. Uma mais-valia que, no entendimento do general Kaúlza de Arriaga, se deveu à aposta na intensificação da implementação da aviação militar África a partir de 1957-8³⁴⁴.

A actividade aérea, que até 1968 se desenrolou regularmente, só foi limitada pelos meios humanos e materiais ou pelas más condições atmosféricas, o que permitiu um contínuo apoio ao esforço de guerra, assumindo essencialmente três vertentes: transporte, informações e apoio de fogo³⁴⁵.

4.3.1 TRANSPORTE AÉREO MILITAR

Para lidar com as exigências da defesa do Ultramar, foi necessário repensar a capacidade da FAP em projectar forças militares a uma grande distância, ou seja, um sistema de ligação militar rápido entre a metrópole e o Ultramar, substituindo o transporte marítimo, mais lento e mais caro³⁴⁶. Esta opção tinha sido demonstrada como válida durante a 2ª GM³⁴⁷. Adicionalmente, permitiria um rápido reabastecimento logístico das forças, assim como o transporte de feridos, o que em muito melhorava o moral dos militares³⁴⁸.

³⁴² Entrevista com o coronel Jaime Ourô, piloto operacional de *Alouette III* em Angola, na reforma à data da entrevista, realizada no Lumiar em Setembro de 2009.

³⁴³ Corbal, Aurélio, “O Vector Aéreo nas Campanhas de África”, em Adriano Moreira (org.), *Estudos Sobre as Campanhas de África (1961-1974)*, São Pedro do Estoril, Atena, 2000, pp. 100 *et seq.*

³⁴⁴ No que se refere à FAP, e embora o general exaltasse o aumento significativo do número de aeronaves, chamava a atenção para o défice de infra-estruturas aeronáuticas, principalmente em África, *cf.* Arriaga, Kaúlza (1966), *Celebrar o Passado, Construir o Futuro: a defesa nacional portuguesa durante os últimos 40 Anos e no futuro*, Lisboa, Panorama, 1966, pp. 14-44.

³⁴⁵ Carneiro, António Soares, “As Transformações Operadas nas Forças Armadas para Responderem às Exigências do Conflito em África”, em Adriano Moreira (org.), *Estudos Sobre as Campanhas de África (1961-1974)*, São Pedro do Estoril, Atena, 2000, pp. 95 *et seq.*

³⁴⁶ Pinto, R. (Fev/Mar 2012), “«A Linha Aérea Imperial»”, *Revista Militar*, (2521/2522), pp. 195-204, p. 195.

³⁴⁷ Monteiro, Rui Tavares, “Transporte Aéreo na FAP. Do Zero ao 707”, *Mais Alto*, (283), 1993, p. 5.

³⁴⁸ Lopes, Mário, “Os Últimos Skymasters - Aviões Quadrimotores de Transporte da Aviação Militar Portuguesa – Parte II”, *Mais Alto*, (325), Mai/Jun 2000, p. 20.

Porém seria necessário reforçar a Esquadrilha de Transportes, criada em 1947 nas Lajes, mais tarde designada de Transportes Aéreos Militares (TAM). Inicialmente foram atribuídos a esta esquadrilha dois aviões C-54 “Skymaster”, recebidos em 1947, e os únicos na FAP com capacidade para realizar a tarefa. Isto porque, como a FAP não era autorizada a sobrevoar ou a aterrar em muitos dos países ou territórios africanos, os voos tinham de percorrer longas distâncias a contornar o continente³⁴⁹.

Nos anos seguintes foram recebidos mais seis C-54 “Skymaster” e em 1958-59 mais quatro, perfazendo um total de doze aeronaves no início da guerra³⁵⁰. Em meados da década de 1960, a FAP ainda recebeu mais seis destas aeronaves, mas numa versão de Busca e Salvamento para missões conjuntas com os EUA no Atlântico Norte³⁵¹.

Embora esta aeronave fosse capaz de fazer a ligação, a sua baixa velocidade e capacidade de carga, assim como o elevado custo de manutenção, não a tornavam ideal para uma situação de emergência em África. Por este motivo, Portugal aproveitou o facto da companhia aérea *Pan American World Airways* estar a renovar a sua frota, e adquiriu dez DC-6 “Cloudmaster” para serem utilizados nas ligações aéreas Metrópole-Ultramar³⁵². A solução porém ainda não era a ideal, principalmente devido a problemas no fornecimento de sobresselentes e de manutenção. Na realidade, a frota estava obsoleta, sendo necessário fazer-lhe algumas alterações para aumentar a capacidade logística dos TAM³⁵³.

Em 1967, após os Transportes Aéreos Portugueses (TAP) terem mudado a sua frota para aviões a reacção, levantou-se a possibilidade de comprar três aviões idênticos, os *Boeing B-707*, para revitalizar os TAM, uma opção arriscada devido aos custos associados. Apesar de tudo, em 1970, foram compradas duas aeronaves, na versão B-707-3F5C. A sua fiabilidade e flexibilidade produziram um grande impacto a nível logístico, com uma média de 0,8 viagens por dia para Angola e Moçambique durante os anos que se seguiram à sua compra. Desta forma, a poupança às FA em resultado da substituição do transporte marítimo foi na ordem dos duzentos e sessenta e oito mil contos por ano, o que correspondeu a um retorno do investimento em apenas dois anos³⁵⁴.

³⁴⁹ Lopes, Mário Canongia, “Os Liberators e os Primeiros Skymaster - Aviões Quadrimotores de Transporte da Aviação Militar Portuguesa (1943-1951) – Parte I”, *Mais Alto*, (324), Mar/Abr 2000, pp. 34-40.

³⁵⁰ Abecassis, José Krus, “A Génese dos Transportes Aéreos Militares: as Limitações, a Ordem Lógica e a Competência Técnica, 1947-62”, *Mais Alto*, (295), Sete/Out 1993, pp. 13-19; do mesmo autor, *Bordo de ataque: memórias de uma caderneta de voo e um contributo para a história*, (1985), p. 101.

³⁵¹ Lopes, Mário Canongia (Mar/Abr 2000), p.20.

³⁵² Monteiro, Rui Tavares (1993), p. 5.

³⁵³ Pinto, Renato F. Marques (Fev/Mar 2012), p. 197.

³⁵⁴ “Resumo Estatístico das Missões Realizadas e Passageiros transportados (Ida e Volta), 1972 e 1973”, em *Relatório do Comando*, 1ª RA, AHFA, 30 de Setembro de 1974, Sala 357, Prateleira B5, Caixa 50, *passim*.

Os militares portugueses tiveram na Ponte Aérea de Berlim (Junho de 1948 – Setembro de 1949), doze anos antes do início da guerra, as lições necessárias para a aplicação do transporte aéreo em situações de crise ou emergência. Um acontecimento histórico demonstrativo das vantagens do transporte aéreo, que a FAP procurou aplicar em África³⁵⁵.

No entanto, a cadeia logística não se limitava às movimentações entre a metrópole e África, sendo necessário dar continuidade à deslocação de pessoas e material até às dezenas de localidades espalhadas pelo território. Um problema só resolúvel com a multiplicação de infra-estruturas aeronáuticas e o aumento de meios aéreos capazes de lá operarem.

Assim, para o transporte logístico de curta e média distância, intra-teatro de operações e entre os diferentes teatros, a FAP operou aeronaves como os C-47 “Dakota”. Foram recebidas inicialmente três unidades em 1958, mas o seu número foi aumentando até às vinte e oito em 1972, adquiridas nos EUA, Austrália, Israel, Reino Unido e África do Sul a um preço reduzido, dado que estavam a ser retiradas de serviço³⁵⁶. Era uma aeronave versátil e robusta, podendo aterrar facilmente em terrenos não preparados e com uma boa capacidade de carga. Foi também usada em reconhecimento aéreo, lançamento de pára-quedistas, evacuações sanitárias, como bombardeiros improvisados na Guiné, e em operações psicológicas em Moçambique³⁵⁷. Apesar das provas dadas, também o C-47 acusava o peso da sua longevidade através de constantes problemas de manutenção, tornando a sua operação dispendiosa.

Foi por isso decidido adquirir a aeronave “Noratlas”, cujas características melhoravam em quase todos os aspectos as capacidades dos C-47 “Dakota”. Em 1960, a FAP obteve gratuitamente seis destas aeronaves de uma companhia francesa de aviação civil, a *Union Aéromaritime de Transport*, ano em que foram enviadas para Angola e começaram a operar a partir de Luanda. Em 1962 foram adquiridas mais seis aeronaves deste tipo a Israel e três à companhia aérea *Air Algerie*. Ainda entre 1965-70, foram adquiridos à Republica Federal da Alemanha mais treze unidades, elevando para um total de vinte e oito o número de “Noratlas” na FAP³⁵⁸. Havia apenas um problema: as aeronaves provinham de quatro origens diferentes, o que significava quatro modelos distintos, causando problemas não só a nível de manutenção, como também da própria operação pelos pilotos³⁵⁹.

Os TAM tinham assim a capacidade de satisfazer a cadeia logística da metrópole a todos os teatros de operações até ao nível operacional, ou seja, às posições dotadas de infra-estruturas intermédias. Faltava chegar às pistas curtas e improvisadas, abertas no “mato”, de forma a ser possível apoiar as

³⁵⁵ Arriaga, Kaúlza, *Sínteses*, Lisboa, publicação privada, 1992, p. 190 *apud* Pinto, R. (Fev/Mar 2012), p. 200.

³⁵⁶ Rodrigues, C., “Douglas C-47 Dakota e C-54 Skymaster”, *Mais Alto*, (385), pp. 34-36, Maio/Jun 2010, p. 35.

³⁵⁷ Lopes, Mário Canongia (Fev/Mar 1998), “Dakotas: Aviões Bimotores de Transporte da FAP, 1944-1977 – Parte II”, *Mais Alto*, (311), pp. 33-35, Fev/Mar 1998, pp. 34-35.

³⁵⁸ Pinto, Renato F. Marques (Fev/Mar 2012), p. 201.

³⁵⁹ Monteiro, Rui (Set/Out 1992), “Recordando os Noratlas”, *Mais Alto*, (279), pp. 11-13, Set/Out 1992, p. 12.

unidades do Exército a nível tático. Para esse fim a FAP empregou pequenas aeronaves ligeiras como as “*Auster*” e DO-27.

No que se refere às primeiras, as “*Auster*”, embora não fossem as aeronaves ideais quando comparadas com o que estava disponível no mercado, tinham a vantagem de serem produzidas sob licença da companhia *Auster Aircraft* nas Oficinas Gerais de Material Aeronáutico. Em 1959, o Subsecretário de Estado da Aeronáutica aprovou um programa de fabricação de cento e setenta unidades, sendo que cinquenta delas eram destinadas à FAP³⁶⁰.

Estas pequenas aeronaves eram ideais para operar territórios onde as vias de comunicação terrestre eram praticamente inexistentes, podendo ser usadas no transporte correio, evacuações médicas, vigilância, policiamento e Posto de Comando Aéreo. Em apoio ao Exército eram usadas para estabelecer a ligação entre comandos militares, transporte e lançamento de reabastecimento, observação de tiro de artilharia e fotografia aérea, embora de forma rudimentar. Estas não apresentavam grandes problemas de inactividade por falta de peças sobresselentes, dado que a sua fabricação era nacional. Para além disso, a relação peso-potência permitia uma operação mais segura em temperaturas e altitudes elevadas, como era o caso de muitos dos territórios africanos, ao que se adicionava a baixa velocidade de operação, que permitia usar pistas curtas e mal preparadas.

Para realizar estas missões existiam ainda mais dois tipos de aeronaves ligeiras, os franceses “*Broussard*” e os alemães “*Dornier*” DO-27³⁶¹.

Para termos a noção do esforço realizado no transporte logístico por via aérea, veja-se o Quadro 1 em anexo, relativo à tonelagem de mercadoria e passageiros transportados entre 1961-74 na 2ª RA.

A análise da tabela mostra-nos que os valores de carga transportada foram sensivelmente os mesmos ao longo da guerra, em média três mil toneladas por ano, o que poderá indicar que o esforço militar em Angola terá sido constante durante este período. Por outro lado, os valores adquirem nova dimensão se considerarmos que parte do transporte foi efectuado por aeronaves ligeiras, cuja capacidade de carga em alguns casos não chegava aos cem quilogramas. Já no que se refere aos passageiros, o seu número foi aumentando com o decorrer da guerra, em resultado da maior utilização dos meios aéreos no transporte de militares, como por exemplo de helicóptero. Um facto que também não terá sido alheio à multiplicação de infra-estruturas aeronáuticas pelo território, que permitia os meios aéreos operar mais próximo das forças no terreno.

Estes valores serão contudo uma aproximação à realidade, pois a situação de emergência em que muitas vezes as missões se cumpriam, não permitia a realização de relatórios de missão exaustivos, que por norma levam mais tempo a fazer do que a própria missão³⁶².

³⁶⁰ Oliveira, Fernando (Nov 2959), “Fabricação de Aviões Ligeiros”, *Mais Alto*, (7), pp. 1, 9-10, Nov 1959, p. 9.

³⁶¹ *Idem.*, *ibidem.*, pp. 9-10.

³⁶² Fraga, Luís (2004), p. 46.

Um outro exemplo do esforço da FAP pode ser percebido pela quantidade de combustível e lubrificante gasto na 2ª RA entre 1968-73, cujos números estão compilados no Quadro 10. Para a actividade aérea se manter e o esforço de guerra não ser prejudicado, era necessário transportar os consumíveis das aeronaves para os locais onde estas estavam destacadas, o que exigia um importante empenho no transporte e abastecimento destes. Basta notar que nos cinco anos analisados foram consumidos mais de cento e oito milhões de litros de combustível e cerca de novecentas e cinquenta toneladas de lubrificante. A título de exemplo e curiosidade, de notar que o helicóptero “*Alouette III*” consome cerca de trezentos litros de combustível por hora de voo.

Contudo, os “Relatórios de Comando” eram consistentes ao alertar para a necessidade de aumentar a capacidade de transporte, essencialmente para locais remotos, aconselhando para tal a compra de mais DO-27 ou aeronaves similares com maior capacidade de carga³⁶³.

4.3.2 INFORMAÇÕES

Uma importante vantagem militar na utilização do meio aéreo era a recolha de informações através da vigilância e do reconhecimento. As aeronaves ligeiras, embora mais susceptíveis ao fogo inimigo, eram um meio barato e suficientemente lento, para a identificação das linhas de penetração nas fronteiras e a progressão dos guerrilheiros no terreno³⁶⁴. Os “pilotos e observadores, voando baixo e devagar, conseguiram-se adaptar à identificação de trilhos da guerrilha e sinais nos bosques, passando a informação para as forças de ataque”, uma tipo de actuação que revelou ser um sucesso³⁶⁵.

Uma vez recolhida a informação, era necessário dar seguimento a algum processo que permitisse fazer o uso prático da mesma. No caso português, a agência especialmente vocacionada para esse fim era a PIDE-DGS (Polícia Internacional de Defesa do Estado – Direcção Geral de Segurança), embora também existissem serviços de informações militares. Isso mesmo diz-nos o general Mendes de Oliveira:

Era normal o Grupo Aéreo 71 ter as suas próprias informações obtidas através de registos de reconhecimentos visuais (RVIS), recolha de elementos de reportes vários. Mas o serviço de informações era da responsabilidade da estrutura superior das Forças Armadas, eram eles quem forneciam os dados de INTEL considerados necessários, na generalidade das vezes com recurso à DGS. Os dados eram fiáveis e normalmente relevantes para a condução das operações, nomeadamente aéreas.³⁶⁶

³⁶³ *Relatório Mensal do Comando*, Nº 12, 2ª RA, AHFA, Abril, 1962, Sala 335, Prateleira B.

³⁶⁴ Anon., *Tentative Manual for Countering Subversive Threats* (Jun 2006), p. 139-140.

³⁶⁵ Corum, James e, Wray Johnson (2003), *op. cit.*, p. 299, referindo-se concretamente ao caso da Rodésia.

³⁶⁶ Entrevista o general Mendes de Oliveira, piloto operacional de FIAT G-91 em Moçambique, na reforma à data da entrevista, que foi realizada em Torres Vedras, em Setembro de 2009.

As operações aéreas de que o general Mendes de Oliveira fala, eram essencialmente as operações aéreas independentes. Consistiam em acções de bombardeamento nas designadas “áreas de intervenção livre” (territórios que não eram patrulhados por forças terrestres mas onde se supunha existir forças rebeldes), com bombas de altos explosivos, incendiárias e de NAPALM, procurando manter o inimigo sob constante pressão³⁶⁷.

Havia ainda as missões de reconhecimento armado, muito comuns na FAP, que consistiam em procurar alvos de oportunidade nas áreas referenciadas de possível actividade inimiga. Nestes casos, os principais indicadores que poderiam despoletar o ataque aéreo eram as mudanças no terreno e de rotina das populações: novos trilhos, novas construções, novas plantações, embarcações nos rios onde anteriormente não existiam, populações em fuga aquando da aproximação das aeronaves. Se se confirmasse a presença de rebeldes, era imediatamente desencadeado um ataque com o armamento disponível, seguindo-se mais tarde um bombardeamento mais intenso na área³⁶⁸. Era, contudo, uma missão com riscos, nomeadamente a possibilidade de atingir população não hostil. Por outro lado, eram difíceis de concretizar dada a escassez e dispersão dos alvos, que dificultava a confirmação do ataque. Para além de que, com tempo, o comportamento dos guerrilheiros mudou, começando a dissimular-se melhor na mata densa e tornando-se quase invisíveis aos olhos dos pilotos³⁶⁹.

Ainda em termos de vigilância, a utilização dos meios aéreos permitia percorrer vastas áreas de território, principalmente nas linhas de fronteira, cuja extensão e características do terreno tornavam impossível a sua realização por tropas apeadas³⁷⁰.

Havia ainda uma outra aérea no âmbito das informações, a designada “Acção Psicológica”, onde os meios aéreos também foram empregues. Esta visava no essencial atrair a população para o lado português e dissuadir os rebeldes de continuar a lutar, recorrendo para tal à propaganda, contra-propaganda e informação³⁷¹. Estas acções eram acompanhadas por iniciativas como os programas de educação, ajuda sanitária e económica, construção de “aldeamentos” e “reorganização

³⁶⁷ Araújo, António e António Silva (2009), “O uso de NAPALM na Guerra Colonial - quatro documentos”, *Relações Internacionais*, (22), pp. 121-139, [Em linha], Lisboa, IPRI [consult. 05 Maio 2013], disponível em: WWW: <<http://www.scielo.gpeari.mctes.pt>>, *passim*.

³⁶⁸ Fraga, Luís (2004), p. 45.

³⁶⁹ Entrevista com o coronel Jaime Ourô, piloto operacional de *Alouette III* em Angola, na reforma à data da entrevista, que foi realizada no Lumiar, em Setembro de 2009.

³⁷⁰ Monteiro, Rui Tavares (1993), p. 7.

³⁷¹ Bender, Gerald, *Angola under the Portuguese: the myth and the reality*, Berkeley & Los Angeles, University of California Press, 1978, pp. 157-160.

rural”³⁷². Claro que da parte dos rebeldes eram desencadeadas acções opostas, usando como argumento a independência, e apresentando-a como a única via para se conseguir uma vida melhor³⁷³.

Nesta “guerra” psicológica, os meios aéreos foram usados como um meio fácil de chegar ao maior número possível de nativos, recorrendo a megafones instalados nas aeronaves e à largada de panfletos. Difundiam-se mensagens aludindo à superioridade militar dos portugueses e à ilegalidade das acções contra as autoridades coloniais, e aconselhava-se os rebeldes e civis seus simpatizantes a entregarem-se³⁷⁴.

Porém, no âmbito da “Acção Psicológica”, o maior contributo da FAP terá sido a sua própria existência e actuação. O avião, tão pouco conhecido entre os nativos, era uma importante arma dissuasora, que provocava medo e apreensão. A ideia de que os portugueses conseguiam voar sobre as suas cabeças lançando fogo, era um duro golpe na moral dos nacionalistas e seus apoiantes³⁷⁵.

4.3.3 APOIO ÀS FORÇAS TERRESTRES

O apoio às forças terrestres assumiu várias vertentes: projecção de forças militares por helitransporte e heliassalto; largada de pára-quedistas; transporte tático e logístico; evacuação aeromédica; apoio de fogo com bombardeiros, caça-bombardeiros ou helicópteros armados; acções psicológicas; regulação do tiro de artilharia; comunicações; observação aérea, outras acções não específicas³⁷⁶.

Com a compra à França dos helicópteros “*Alouett II*”, decidida em 1957, e dos “*Alouett III*” em 1963, o governo fez uma das aquisições mais significativas para a FAP, num total de cento e quarenta e dois helicópteros ligeiros³⁷⁷. Com a introdução desta aeronave em larga escala nos teatros de operações, os militares portugueses incrementaram de forma significativa a iniciativa operacional³⁷⁸. A evolução ocorrida permitiu aumentar a pressão sob os guerrilheiros forçando-os ao combate, reduzir a exposição dos militares às emboscadas e reduzir o tempo de resposta³⁷⁹.

³⁷² Clarence-Smith, Gervase, *The third Portuguese empire, 1825-1975: a study in economic imperialism*, Manchester, Manchester University Press, 1985, pp. 218-220.

³⁷³ Leandro, J., “As Acções Contra-Revolucionárias e a sua Técnica”, *Revista Militar*, pp. 54-55, 1963, p. 55.

³⁷⁴ A título de exemplo, nos primeiros dez meses de 1971, em Moçambique, foram gastos um total de 981 horas de voo em acções psicológicas e no lançamento de 1.667.000 panfletos, cf. Arriaga, Kaúlza, *Guerra e política: Em nome da verdade, os anos decisivos*, Lisboa, Edições Referendo, 1987, p. 173.

³⁷⁵ Entrevista com o coronel Jaime Ourô, piloto operacional de *Alouette III* em Angola, na reforma à data da entrevista, que foi realizada no Lumiar, em Setembro de 2009.

³⁷⁶ Corbal, Aurélio (2000), p.190.

³⁷⁷ Moura, A., “Testemunhos do Norte de Angola (1961-1962)”, *Mais Alto*, (228), pp. 48-50, Mar 1984, p. 49.

³⁷⁸ Em 1961 já existiam dois *Alouette II* em Angola, embora somente para efectuar busca e salvamento e evacuações aero-médicas, cf. Fraga, Luís (2004), pp. 56-57.

³⁷⁹ Rodrigues, Joaquim, “Concepção e Desenvolvimento da Estratégia Operacional Face à Eclosão da Conflitualidade nas Ex-Colónias Portuguesas. A Mudança de um Esforço Estratégico em Angola”,

A nova dinâmica operacional caracterizou-se pela maior espontaneidade e imprevisibilidade das intervenções, potenciadas pela operação conjunta com as forças especiais, especialmente os pára-quedistas. Estas missões eram ainda potenciadas pela cobertura aérea da versão “heli-canhão” do helicóptero, frequentemente utilizada na escolta às colunas militares em progressão e durante as acções de embarque e desembarque de militares nas zonas de combate. Estava equipada com uma peça de artilharia de 20 mm, montada num suporte no chão da aeronave, sendo bastante eficaz na protecção das forças no solo e na dispersão das forças inimigas³⁸⁰.

Apesar de tudo, os helicópteros tinham alguns inconvenientes. Eram lentos e voavam a baixa altitude, tornando-os vulneráveis ao fogo das armas ligeiras. Além disso, o “*Alouette III*” tinha baixa capacidade de transporte, com apenas cinco lugares, e embora o número de unidades adquiridas fosse considerável, estavam longe de constituir uma verdadeira unidade aeromóvel. Para superar parte destas limitações, em 1970 foram adquiridos também à França treze helicópteros SA-330 “Puma”, que começaram a operar em Angola em Outubro, e em Moçambique em Março do ano seguinte³⁸¹.

Para além do helicóptero, na projecção de forças era também utilizado o lançamento em pára-quedas, embora de forma menos eficaz. Os procedimentos técnicos exigidos nesta modalidade retiravam o factor surpresa da operação ao alertar as forças rebeldes no solo, que rapidamente dispersavam anulando o efeito da operação³⁸².

Uma outra vertente do suporte às forças terrestres era o apoio de fogo e o bombardeamento. Para estas missões foram utilizados essencialmente os caças F-84G em Angola e mais tarde em Moçambique; o caça F-86F na Guiné, entretanto retirado por imposição dos EUA; os caças FIAT G-91 adquiridos à Republica Federal da Alemanha num total de quarenta aparelhos, utilizados em Angola, Moçambique e Guiné; os aviões de patrulhamento marítimo P2V5 em Angola e Guiné; os aviões PV2 em Angola e posteriormente em Moçambique; os B-26 utilizados em Angola embora por

comunicação apresentada no âmbito do Seminário *As Campanhas de África e a Estratégia Nacional*, IAEM, 11-13 Dezembro 1996, Lisboa, 1996, pp. 87-89.

³⁸⁰ Entrevista com o coronel Jaime Ourô, piloto operacional de *Alouette III* em Angola, na reforma à data da entrevista, que foi realizada no Lumiar, em Setembro de 2009; e com o general Mendes de Oliveira, piloto operacional de FIAT G-91 em Moçambique, na reforma à data da entrevista, que foi realizada em Torres Vedras, em Setembro de 2009.

³⁸¹ Oliveira, Hermes de Araújo, “A Resposta à Guerra Subversiva, Subversão e Contra-Subversão”, *Estudos de Ciências Políticas e Sociais*, (62), pp. 50-60, 1963, p. 55.

³⁸² Cf. Cardoso, E., *História da Força Aérea Portuguesa*, vol. I, Lisboa, EMFA, 1981, pp. 192-200; Machado, M., *Tropas Pára-Quedistas: A História dos Boinas Verdes (1955-2003)*, Lisboa, Prefácio, 2003, *passim*; Prazeres, J., *Escola de Tropas Pára-Quedistas: 50 Anos (1956-2006)*, Ribatejo, E.T.P, 2006, *passim*.

um curto espaço de tempo; e o avião convencional de ataque e apoio de fogo T-6G “Texan”, a aeronave mais empregue em todos os teatros de operações, neste tipo de missões³⁸³.

4.4. A ACTIVIDADE AÉREA EM ANGOLA

Desde os primeiros dias do conflito em Angola, começou a desenhar-se aquelas que seriam as principais missões da FAP na guerra. Logo após o início dos ataques no Norte, a aviação ligeira existente, civil e militar, procedeu à evacuação de cerca de três mil e quinhentas pessoas em fuga de várias localidades para o aeródromo de Negage, onde foram posteriormente transportadas para Luanda, a grande maioria na aeronave “Noratlas”. Até ao final de 1961, a FAP iria transportar cerca vinte e nove mil passageiros e cerca de três mil e quinhentas toneladas de carga nesta região³⁸⁴.

Os dois primeiros anos de guerra foram essencialmente de aprendizagem e adaptação para os militares, em geral, e para a FAP em particular. Numa primeira fase, sem qualquer doutrina de emprego dos meios aéreos na guerra assimétrica, os meios aéreos foram usados de forma criativa, e por vezes desesperada, para dar respostas às inúmeras urgências que foram surgindo.

Nesta primeira fase, as soluções para os problemas foram surgindo essencialmente por tentativa e erro. Esta forma de fazer a guerra levou a FAP, conjuntamente com as restantes FA, para a fase seguinte da evolução operacional, que se baseava agora na experiência e nas lições apreendidas.

Terá sido o sentimento de urgência, complementado pela falta de conhecimento de como fazer a guerra e de meios apropriados para a fazer, que levou a criatividade dos militares portugueses a empregar aeronaves de luta anti-submarina e vigilância marítima em missões de ataque ao solo, patrulhamento de fronteiras, transporte logístico e bombardeamento; ou a prolongar a vida de aeronaves que estavam em processo de abate (F-84G) por mais doze anos de serviço.

Ao longo deste capítulo temos apontado aquelas que foram as principais acções desenvolvidas pela FAP. Porém, agora, procuraremos quantificar numericamente esse contributo, para que possamos perceber qual o peso que a FAP teve na condução da guerra.

O Quadro 2 em anexo (o número de voos e de horas de voo nos anos de 1961-62 e 1966-67 não estão preenchidos por insuficiência de informação referente aos quantitativos anuais), compilado a partir dos “Relatórios de Comando” existentes no AHFA, permite-nos fazer algumas leituras.

Olhando para o panorama geral das aeronaves atribuídas à 2ª RA, verificamos que eram na sua maioria obsoletas e desajustadas para as missões que desempenhavam. Os “Noratlas”, C-45, C-47, DO-27, “Auster”, F-84G, T-6 “Texan”, B-26 “Invader”, PV-2 “Harpoon” e P2V5, estavam a ser

³⁸³ Bispo, António de Jesus, “A Participação da Força Aérea na Guerra de África (1961-1975)”, *Revista Militar*, pp. 1377-1405, Dez 2010, p. 1386.

³⁸⁴ *Idem., ibidem.*, p. 1388.

retiradas de serviço pela maioria dos seus operadores; para além de que, para suprir algumas carências, algumas delas eram empregues em missões para as quais não tinham sido concebidas.

Se olharmos para a Figura 1, onde é apresentado o número de aeronaves atribuídas à 2ª RA por ano, verificamos que houve um aumento significativo nos primeiros três anos do conflito, estabilizando de seguida até ao início da década de 1970, altura em que ocorreu novo aumento. Este resultou do reforço de helicópteros “*Alouette III*” e do avião DO-27 e também do início da operação dos helicópteros SA-330 “Puma” e dos bombardeiros B-26 “*Invader*”. Com o SA-330 “Puma” procurava-se aumentar a capacidade de transporte em helicóptero; já os B-26 “*Invader*” visavam substituir os F-84G, abatidos devido à falta de sobresselentes e aos custos de manutenção.

A relativa estabilidade do número de meios atribuídos a Angola poderá ter resultado de factores como a dificuldade em adquirir armamento, necessidade de dotar com aeronaves os territórios da Guiné e Moçambique e falta de recursos financeiros. Os “Relatórios de Comando” referiam frequentemente a falta de meios aéreos e o facto dos existentes serem obsoletos³⁸⁵.

Já na Figura 2, verificamos não ter havido variação de relevo no número de horas de voo efectuadas, mantendo-se proporcionais ao quantitativo de aeronaves. Tal facto poderá ter sido resultado dos meios aéreos estarem no limite da sua utilização, ou então da baixa intensidade da guerra, em consequência da rivalidade existente entre as diferentes facções políticas de Angola, tão preocupadas em se anularem como em combater os portugueses.

Ainda nesta figura, podemos ver que embora as horas de voo tenham sido constantes ao longo da guerra, o número de voos aumentou consideravelmente. Esta diferença, à primeira vista contraditória, ter-se-á devido ao aumento de infra-estruturas aeronáuticas dispersas pelo território, tornando possível a colocação das aeronaves mais próximo das forças terrestre. Desta forma, ao encurtar a duração dos voos, ficavam mais horas disponíveis para realizar missões.

Se olharmos agora para o Quadro 3³⁸⁶, relativo a prontidão para voo das aeronaves em termos médios, entre 1968-73, constatamos que apenas cinquenta por cento destas podiam voar. Isto significa que as horas de voo efectuadas na RA foram realizadas por apenas metade das aeronaves atribuídas, e se a isto adicionarmos os longos anos de operação que tinha, rapidamente se compreende os problemas de manutenção existentes e o efeito cíclico que isso provocava. Ou seja, quanto mais uma aeronave voava, mais desgaste sofria e logo mais rapidamente ficava inoperativa, o que levava à sobrecarga das restantes. Assim, e sendo uma situação de guerra, uma taxa de prontidão tão baixa só poderá ser compreensível se assumirmos como válida a existência de limitados recursos financeiros, a dificuldade em aceder ao mercado de armamento, ou a falta de pessoal.

³⁸⁵ Cf, *Relatório do Comando*, Nº20 a Nº31, 2ª RA, AHFA, JAN a DEZ, 1963, Sala 355, Prateleira B2, Caixa 1/A; *Relatório do Comando*, Nº2, 2ª RA, AHFA, 1970, Sala 355, Prateleira B1, Caixa 79.

³⁸⁶ Optamos por apresentar este intervalo temporal porque, segundo a generalidade da bibliografia, corresponde a um período de estabilização na luta armada.

Ainda com base no Quadro 3, se olharmos para as horas de voo de cada aeronave individualmente, verificamos que foram os “*Noratlans*”, os T-6G “*Texan*”, o DO-27, o “*Alouette III*” e o “*Auster*”, as aeronaves que suportaram o maior esforço da guerra, ou seja, aviões pequenos e helicópteros. Um facto que não será alheio à simplicidade das aeronaves e baixo custo de manutenção e operação.

Para termos uma noção do esforço efectuado, vejamos o caso dos DO-27 e dos “*Alouette III*”, com cerca de dez mil horas de voo por ano em média, o que significa que quinze aeronaves efectuaram em média vinte e oito horas de voo por cada dia do ano.

Com base nesta informação e com a que nos é dada pelo Quadro 4 e Figura 3, referente à situação de pilotos na 2ª RA neste período, verificamos que o número de aeronaves era consideravelmente superior ao de operadores para as utilizar, de onde se depreende o empenhamento que estes terão tido para realizar as de horas de voo apresentadas no Quadro 3. Esta situação preocupava as chefias militares em Angola, sendo reportada frequentemente para Lisboa através dos “Relatórios de Comando”, como por exemplo no relatório N° 70, onde se pode ler que cada vez era mais grave a insuficiência de pilotos³⁸⁷. Para minimizar a situação, estes passaram a ser qualificados em diferentes tipos e modelos de aeronaves³⁸⁸. Uma situação perigosa, dado que em situações de stress ou emergência os pilotos podiam confundir os limites e procedimentos de operação das diferentes aeronaves, aplicando-os erradamente.

Se analisarmos agora o Quadro 5, onde apresentamos o número e tipo de acções realizadas pelas diferentes aeronaves, vamos chegar a mais um dado interessante. Em primeiro lugar, voltamos a constatar que foram as pequenas aeronaves convencionais e os helicópteros que, tal como depreendemos do Quadro 3, mais acções desenvolveram no período analisado. Em segundo lugar, verificamos que foi no transporte que o esforço operacional da FAP mais incidiu, seguindo-se as acções de reconhecimento e por fim de ataque, sendo que o grosso das missões de ataque recaiu sobre o T-6G “*Texan*” e os helicópteros.

Ou seja, em Angola, os dados recolhidos dizem-nos que a actuação da FAP seguiu três orientações fundamentais durante a guerra: o transporte, onde predominou o apoio logístico ao Exército através de pequenas aeronaves ligeiras e o transporte de militares; a recolha de informações através de missões de reconhecimento e vigilância, também estas realizadas maioritariamente através de aeronaves ligeiras; e as missões de ataque, onde para além do avião T-6 “*Texan*”, o grande esforço recaiu sobre os helicópteros, inserindo-se aqui as missões de helitransporte e heliassalto.

³⁸⁷ *Relatório do Comando*, N°70, 2ª RA, AHFA, MAR a NOV, 1967, Sala 355, Prateleira B2, Caixa 71, p. II-3.

³⁸⁸ Ver por exemplo, Bispo, (Dez de 2010), pp. 1381.

4.5. A ACTIVIDADE AÉREA NA GUINÉ

A análise da actividade da FAP nesta região não poderá ser tão detalhada como foi a de Angola, uma vez que são escassos os “Relatórios do Comando” da Zona Aérea de Cabo Verde e Guiné (ZACVG) existentes no AHFA. Sobre os períodos anteriores a 1964 e posterior a 1970, não existe praticamente nenhuma informação.

Em Maio de 1963 foi nomeado como Governador-Geral da Província o comandante Vasco Rodrigues, sendo o Comandante Militar o brigadeiro Louro de Sousa³⁸⁹. A união numa só pessoa das funções da administração civil e do comando militar aconteceu um ano mais tarde, em 1964, sendo nomeado como Governador-Geral e Comandante-Chefe o tenente general Arnaldo Schulz, que desempenhou funções até 1968, altura em que foi substituído pelo general António de Spínola³⁹⁰.

A ZACVG estava organicamente dependente do Comando da 1ª RA com sede em Lisboa, mas o emprego operacional dos meios aéreos dependia do Comandante-Chefe na Guiné. A partir de 1965 começaram a ser estabelecidos procedimentos para a coordenação entre meios aéreos e de superfície, sendo criados o Centro Conjunto de Apoio Aéreo, em Bissau, e a Secção Conjunta de Apoio Aéreo, em Nova Lamego. Estes organismos permitiram melhorar a comunicação e coordenação entre os três Ramos das FA, a determinação de prioridades e a afectação racional dos meios aéreos³⁹¹.

A guerra na Guiné teve características muito diferentes da guerra em Angola. A elevada organização da guerrilha e a forma como a sua luta se iniciou, através de acções de combate e não com massacres como em Angola, era reveladores das dificuldades que as FA iriam ter neste território. O principal movimento de libertação era o Partido Africano para a Independência da Guiné e de Cabo Verde (PAIGC), embora existisse o partido da Frente de Libertação e Independência Nacional da Guiné (FLING) mas com fraca expressão³⁹². O PAIGC preparou-se antecipadamente para a guerra através da formação de quadros, do recrutamento e doutrinação dos combatentes e do treino militar, passando três anos a analisar condições e a recolher apoios para a rebelião³⁹³.

Por outro lado, o território guineense possuía um conjunto de características que favoreciam a actuação dos guerrilheiros. A extensa área fluvial, a linha costeira bastante recortada, os largos estuários e braços de mar que penetram profundamente no continente, exigiam operações militares com uma importante componente anfíbia, motivo pelo qual a Armada esteve tão presente neste teatro

³⁸⁹ Abecassis, José Krus (1995), vol. I, p. 370.

³⁹⁰ Fraga, Luís (1994), p. 103.

³⁹¹ Abecassis, José Krus (1995), vol. II, pp. 450-460.

³⁹² Bispo, António (Dez de 2010), p. 1390.

³⁹³ Woollacott, John (1983), “A luta pela libertação nacional na Guiné-Bissau e a revolução em Portugal”, *Análise Social*, XIX, (77/78/79), pp. 1131-1155, [Em linha], Lisboa, Revista do ICS da Universidade de Lisboa [consult. 13 Maio 2013], disponível em WWW: <<http://analisesocial.ics.ul.pt>>, p. 1134.

de operações. O restante território tinha uma dimensão reduzida, cerca de um terço de Portugal, e era habitado na sua maioria por nativos de várias etnias, algumas estendendo-se para lá das fronteiras³⁹⁴.

Na Guiné, não só os factores históricos³⁹⁵ e a hostilidade da geografia e do clima tornaram difícil a actuação das FA, como também as independências da Guiné-Conakry (1958) e do Senegal (1960) tiveram um importante papel na condução da guerra. Estes dois países foram uma importante fonte de apoio aos guerrilheiros do PAIGC, proporcionando-lhe refúgio a Norte, Leste e Sul, onde puderam estabelecer as suas bases e desencadear acções militares na Guiné³⁹⁶. O nível de organização do movimento e o armamento moderno de que dispunha (armas automáticas, morteiros, RPG's, metralhadoras anti-aéreas) possibilitou aos guerrilheiros evoluírem de tal forma rápida que, em 1965, já tinham estendido a sua actuação a todo o território da Guiné³⁹⁷.

Para piorar a situação militar portuguesa, em termos de apoio aéreo, devido a pressões exercidas pelos EUA a FAP foi obrigada a retirar da Guiné os oito F-86F, a principal arma de ataque aéreo de que dispunha. Desde a retirada destes, em finais de Outubro de 1964, e a chegada dos seus substitutos, os novos caças FIAT G-91 R4 adquiridos à Alemanha Ocidental, as missões de apoio aéreo próximo às forças no terreno foram garantidas pelas aeronaves T-6G. Este era um avião que estava longe de possuir o mesmo poder de fogo do anterior F-86F ou do posterior FIAT G-91 R4, o que terá contribuído para que no período de dezoito meses entre a saída de uns e a entrada ao serviço de outros, a guerrilha tenha reforçado a sua presença no terreno, especialmente na região a Sul³⁹⁸.

A evolução militar da guerrilha permitiu ao PAIGC, em 1966, anunciar publicamente o controlo de dois terços do território, afirmando que a Guiné era “um Estado em desenvolvimento, estando um terço do seu território a ser objecto de agressão imperialista”³⁹⁹. Por esta altura, o PAIGC começou a desencadear acções militares mais arrojadas, perto da guerra convencional, embora nestes casos ficasse muito exposto à acção aérea, especialmente nas áreas de menor densidade florestal⁴⁰⁰. A inferioridade dos nacionalistas na guerra aérea levou a que desde cedo procurassem anular esta vantagem das FA portuguesas, recorrendo para tal ao uso de artilharia anti-aérea.

³⁹⁴ Bispo, António (Dez 2010), pp. 1398.

³⁹⁵ Entre 1889 e 1915, as autoridades portuguesas viram-se envolvidas em várias acções de pacificação nos territórios da Guiné. A última revolta contra os portugueses, antes da guerra em 1963, terá ocorrido em 1936, em Bijagós, cf. PAIGC, “*História da Guiné e das Ilhas de Cabo Verde*”, Porto: Ed. Afrontamento, 1974, p. 141 *apud* Woollacott, John (1983), p. 1133 – Nota.

³⁹⁶ *Idem., ibidem.*, p. 1133.

³⁹⁷ Fraga, Luís (1994), p. 104.

³⁹⁸ Correia, José Manuel, “Os FIAT G-91 ao ataque na Guiné: Operação Barracuda”, *Mais Alto*, (367), pp. 22-26, Mai/Jun 2007, p. 22.

³⁹⁹ Cf. Davidson, Basil, *The Liberation of Guiné*, Londres, 1969, p. 100 *apud* Woollacott, John (1983), p. 1134.

⁴⁰⁰ Bispo, António de Jesus (2010), p. 1399.

Inicialmente as aeronaves eram atacadas com armas ligeiras, com resultados praticamente nulos. A partir de 1964 surgiram as armas montadas em tripé de calibre 7.62 mm que, embora mais perigosas, só eram efectivas a curtas distâncias quando as aeronaves voavam a baixa altitude. Pouco depois surgiram as metralhadoras pesadas de fabrico russo, as “*Degtyarev*” de calibre 12.7 mm, mais eficazes, mas facilmente detectáveis do ar, o que desencadeava bombardeamentos aéreos contra essas posições. Em 1966, a actividade antiaérea passou a ser efectuada com recurso a metralhadoras soviéticas de quatro canos, as ZPU-4 de 14.5 mm que, embora mais perigosas, continuavam a ser facilmente detectáveis do ar e, portanto, sujeitas a ataques aéreos⁴⁰¹.

No entanto, em resultado da actividade anti-aérea, até ao final da década de 1960, várias aeronaves foram atingidas, incluindo tripulantes, não tendo no entanto sido registadas vítimas mortais: em 1966 foram atingidos oito DO-27, seis T-6G, um “*Alouette II*”, dois FIAT G-91 e um C-47; em 1967 foram atingidos cinco DO-27, cinco T-6G, três “*Alouette III*” e dois FIAT G-91; em Julho de 1968 registou-se o caso mais grave, com o abate de um FIAT G-91, tendo o piloto abandonado a aeronave em voo e sobrevivido sem ferimentos graves⁴⁰².

A situação militar portuguesa estava cada vez mais deteriorada, a moral dos militares era baixa, com estes a viverem praticamente isolados nos seus aquartelamentos e com os nacionalistas do PAIGC cada vez mais próximos de conseguirem uma “inversão de forças”. O Exército encontrava-se numa posição defensiva e cercado em território hostil, dependendo na generalidade das vezes dos meios aéreos para serem reabastecidos de frescos, água, correio e munições⁴⁰³.

Esta situação militar de 1967 obrigou a uma nova abordagem, sem paralelo nos outros teatros de operações, posta em prática pelo general António de Spínola. Após a sua nomeação em 1968 para o cargo de Governador-Geral e Comandante-Chefe, o general reconheceu que havia problemas graves, quer militares quer sociais, e que a guerra corria sérios riscos de ser militarmente perdida. Para contrariar esta situação, definiu uma estratégia que visou um duplo objectivo: melhorar a moral e eficácia do Exército, de forma a permitir obter um equilíbrio com as forças do PAIGC; e conquistar a anuência do povo da Guiné, colmatando as suas carências para assim reduzir a base de apoios dos nacionalistas. Foi por isso criada a campanha “Para Uma Guiné Melhor”, que entre vários aspectos, levou à implementação de reformas sociais com vista a alterar o carácter discriminatório em sectores como o da educação e da saúde, ao aumento da participação de africanos na administração do território, e ao início de consultas populares através dos chamados “congressos do povo”⁴⁰⁴.

⁴⁰¹ *Idem., ibidem.*, p. 1400.

⁴⁰² Correia, José Manuel, “STRELA: A ameaça ao domínio dos céus no ultramar português – 2ª Parte”, *Mais Alto*, (393), pp. 24-33, Jul/Ago 2011, p. 32.

⁴⁰³ Bragança, Aquino, *Amílcar Cabral*, Lisboa, 1976, *op. cit.*, p. 15 *apud* Woollacott, John (1983), p. 1133.

⁴⁰⁴ Spínola, António, *País Sem Rumor: Contributo para a história de uma revolução*, Lisboa, Editorial SCIRE, 1978, pp. 30 *et seq.*

No entanto, a situação militar portuguesa não parou de se degradar, de tal forma que o general procurou encetar negociações com o PAIGC, na tentativa de conseguir um acordo político que evitasse uma possível derrota militar. Neste sentido foram estabelecidos contactos a partir de 1970 por intermédio de Leopold Senghor do Senegal, que permitiram a ambas as partes encontrarem-se em Maio de 1972 e discutir um plano que contemplava uma evolução gradual da Guiné para a “independência” num período de dez anos⁴⁰⁵. Porém as negociações foram interrompidas, com Marcello Caetano a dar instruções a Spínola para cessar todos os contactos com o PAIGC, “pois para a defesa global do ultramar é preferível sair da Guiné por uma derrota militar com honra, do que por um acordo negociado com os terroristas, abrindo o caminho a outras negociações”⁴⁰⁶.

Com a interrupção das negociações a situação militar portuguesa deteriorou-se em “progressão geométrica”⁴⁰⁷ e nem mesmo o assassinato de Amílcar Cabral em Janeiro de 1973 trouxe qualquer alteração. Após a morte do seu líder, o PAIGC passou por um curto período de desorientação, mas assim que se recompôs, iniciou nova ofensiva militar que obrigou o Exército português a retrair-se⁴⁰⁸.

Na realidade, os anos de 1972-73 foram de viragem na situação militar na Guiné, atingindo de forma particular a FAP. Em Dezembro de 1972, a PIDE advertiu Lisboa e o Comandante-Chefe da Guiné, com base nos seus informadores na República da Guiné, da possível introdução de uma nova arma anti-aérea no teatro de operações⁴⁰⁹. Como se veio a verificar, tratava-se dos mísseis soviéticos SA-7 “*Strela*”, disponíveis desde o final de 1972, mas que Cabral não quis usar de imediato. Embora soubesse que o SA-7 comprometeria a actuação da FAP, o que fragilizava a capacidade de manter o dispositivo militar português, temia que a introdução de um armamento tão avançado⁴¹⁰ provocasse a escalada do conflito, deixando o PAIGC numa situação mais perigosa⁴¹¹.

Porém, dois meses após a sua morte, o míssil SA-7 “*Strela*” surge finalmente no teatro de operações. A primeira aparição foi no dia 20 de Março na região de Campada, junto à fronteira com o Senegal, com o míssil a passar entre dois aviões FIAT G-91, sem no entanto ter explodido. Dois dias depois, 22 de Março, um DO-27 passa por uma experiência semelhante sobre Bigene. No entanto o piloto confunde o míssil com um RPG e pede o apoio da parelha de FIAT G-91 de alerta em Bissalanca. Estes, ao chegarem ao local, são alvo de mais dois disparos do SA-7 sem serem atingidos;

⁴⁰⁵ *Idem., ibidem.*, p. 141.

⁴⁰⁶ Caetano, Marcello (1975), *op. cit.*, p. 191.

⁴⁰⁷ Spínola, António (1978), *op. cit.*, p. 36.

⁴⁰⁸ *Cf. Idem., ibidem.*, p. 53; Rodrigues, José *et all*, *África: A Vitória Traída*, Lisboa, Intervenção, 1977, p. 127.

⁴⁰⁹ Correia, José Manuel, “STRELA: A ameaça ao domínio dos céus no ultramar português – 3ª Parte”, *Mais Alto*, (394), pp. 32-36, Nov/Dez 2011, p. 32.

⁴¹⁰ As FA portuguesas obtiveram mísseis terra-ar em 1973, o FIM-43 *Redeye*, por intermédio do Secretário de Estado Kissinger. Foram adquiridos a Israel através de um intermediário alemão, uma vez que oficialmente os EUA tinham embargado a venda de armamento a Portugal, *cf.* Themido, João Hall (1995), pp. 145-146.

⁴¹¹ Correia, José Manuel (Jul/Ago 2011), p. 33.

uma segunda parelha de alerta de FIAT G-91 é activada para o mesmo local e também ela é alvo de um terceiro míssil que também falha o alvo.

No dia 25 de Março é recebido em Bissalanca um pedido de apoio de fogo aéreo ao quartel de Guileje que encontrava sob ataque do PAIGC, sendo mandada descolar uma parelha de FIAT G-91. Quando passavam junto da fronteira com a Guiné-Conakry, um dos FIAT foi atingido por um SA-7, despenhando-se de seguida. O piloto conseguiu ejectar-se da aeronave e foi recuperado no dia seguinte. A 28 de Março, uma outra parelha de FIAT G-91, que havia entrado no espaço aéreo da Guiné-Conakry para atacar a “Base Kambera” dos guerrilheiros, seguia a rota para Madina do Boé quando uma das aeronaves foi atingida por um SA-7, provocando a morte do piloto. Um segundo míssil foi disparado contra a segunda aeronave mas falhou o alvo.

Finalmente, a 6 de Abril, um dia negro para a FAP, cinco aeronaves são atingidas por mísseis SA-7: pela manhã, um DO-27 é enviado numa missão de apoio médico e abastecimento de frescos ao aquartelamento de Guidage, mas após fazer escala em Bigene deixa de responder às comunicações rádio e não chega ao seu destino, sendo encontrado mais tarde com todos os ocupantes no seu interior já sem vida; um segundo DO-27 é também enviado a Guidage para efectuar uma evacuação sanitária mas é entretanto atingido por um SA-7, o que obrigou a uma aterragem de emergência em Bigene; uma vez que o pedido de evacuação ainda não tinha sido concretizado, um terceiro DO-27 descola para efectuar o transporte, mas no regresso desaparece na região de Sambuíá; são então enviados dois FIAT G-91 para procurar as aeronaves desaparecidas, mas também estas acabam por ser alvejadas pelos SA-7, conseguindo no entanto aterrar em segurança; finalmente, dois T-6G são alvejados por SA-7, um deles foi abatido e o outro aterrou em segurança.

Em apenas catorze dias desde a introdução do SA-7 no teatro de operações, perderam a vida quatro pilotos o que, embora possa parecer um número baixo, correspondia a cerca de dez por cento dos pilotos na Guiné⁴¹².

Tendo por base os locais onde as aeronaves foram alvejadas, rapidamente se depreendia que o novo armamento do PAIGC estava distribuído por quase todo o território, o que indicava tratar-se de um armamento ligeiro e portátil, dado que nas missões de reconhecimento aéreo não tinham sido identificadas rampas de lançamento de mísseis controlados por radar. As autoridades portuguesas desconfiavam dos SA-7 “*Strela*”, um míssil de interceptação de baixa altitude empregue pela primeira vez em 1972 no Vietname e o único no arsenal da União Soviética com as características descritas pelos pilotos. A incerteza inicial sobre a nova arma do PAIGC levantava grandes preocupações entre os responsáveis e operadores da FAP, uma vez que o míssil colocava limitações à operação de todas as aeronaves que actuavam na Guiné. Após serem recuperados fragmentos de um dos mísseis, estes foram transportados para Lisboa e entregues na Embaixada americana, onde já tinha chegado um pedido oficial de ajuda às autoridades americanas para a identificação do armamento. No seguimento

⁴¹² Cf. Bispo, A. (2010), pp. 1340 *et seq.*; Correia, J. (Jul/Ago 2011), pp. 33-37; Fraga, Luís (1994), p. 109-118.

desse pedido, dois técnicos do *Redstone Arsenal* deslocaram-se à capital portuguesa para proceder à análise dos destroços, que foram identificados como pertencentes ao SA-7 “*Strela*”, tornando assim possível saber as características e a melhor forma de evitar a nova arma do PAIGC⁴¹³.

Ultrapassada a fase inicial de choque e conhecidas as características do míssil, a FAP definiu um conjunto de acções e procedimentos anti-míssil a adoptar: foram estabelecidas altitudes mínimas de operação; as subidas e descidas nos locais de aterragem e descolagem passavam a ser feitas em espiral; as rotas das aeronaves passavam a ser diferentes e aleatórias; os voos de DO-27 para as determinadas pistas próximo da fronteira foram interditos, assim como as missões de reconhecimento que estas realizavam; os aviões T-6G também viram algumas das suas modalidades de acção suprimidas, nomeadamente as missões de ataque; e os FIAT G-91 passavam a ter procedimentos de operação diferentes. Mas apesar das contra-medidas adoptadas, como podemos ver no Quadro 6 os SA-7 ainda iriam estar na origem de outros incidentes com aeronaves na Guiné e em Moçambique, embora o número de aeronaves abatidas tenha reduzido significativamente⁴¹⁴.

Um aspecto interessante, que sobressai no Quadro 6, prende-se com a preferência da guerrilha em abater as aeronaves FIAT G-91. Os motivos parecem-nos evidentes: era a aeronave com maior poder de fogo da FAP, e como tal perigosa para os nacionalistas; era uma aeronave cara e difícil de ser substituída, assim como o piloto caso este fosse morto; e finalmente, em termos psicológicos, abater um FIAT G-91 seria motivo de exaltação para os guerrilheiros, ao passo que para os portugueses seria um volte-face.

Embora o aparecimento do SA-7 tenha alterado o modo de operação da FAP, reduzindo a actividade de algumas aeronaves e provocado alguma insegurança entre os pilotos, tais factos não se repercutiram na actividade aérea realizada nesse ano. Na realidade, em 1973, foram voadas noventa e cinco por cento do total de horas do ano anterior, não sendo claro que a quebra de cinco por cento tenha resultado da introdução do SA-7 “*Strela*”. É mais provável que a redução tenha resultado do menor número de aeronaves disponíveis, uma vez que seis foram abatidas, e da redução do número de pilotos⁴¹⁵.

A perda da supremacia aérea sobre o território guineense preocupava as autoridades portuguesas, que logo a 24 de Abril de 1973 se reuniram em Lisboa para discutir como lidar com a escalada no conflito da Guiné. Neste cenário, era entendimento das chefias militares ser necessário adquirir novos meios militares, principalmente aeronaves, e de preferência o caça francês “*Mirage III*” ou o

⁴¹³ Correia, José Manuel (Jul/Ago 2011), pp. 41-42.

⁴¹⁴ Correia, José Manuel, “STRELA: A ameaça ao domínio dos céus no ultramar português – 2ª Parte”, *Mais Alto*, (393), pp. 24-33, Set/Out 2011, p. 24.

⁴¹⁵ Bispo, António (2010), pp. 1341.

“*Mirage V*”, para combate aéreo e de ataque ao solo⁴¹⁶. O mesmo entendimento tinha o comandante da ZACVG, que queria substituir os T-6G e FIAT G-91 pela aeronave francesa⁴¹⁷.

A preocupação com a manutenção da superioridade aérea voltou a aumentar quando, em Outubro de 1973, começaram a surgir notícias no domínio público da existência de guerrilheiros a fazer cursos de pilotagem na União Soviética para operar caças MiG 17 a partir da Guiné-Conakry⁴¹⁸. Adicionalmente, surgiram informações do aumento da operacionalidade dos caças MiG 17 no aeródromo de Labé na Guiné-Conakry. A partir deste aeródromo estas aeronaves poderiam atingir em poucos minutos a capital Bissau e a própria BA nº 12 em Bissalanca⁴¹⁹.

Perante estes desenvolvimentos o comandante da ZACVG, coronel Lemos Ferreira, reclama a aquisição urgente de meios de defesa aérea e de caças “*Mirage*”. A 27 de Novembro, em carta dirigida ao general Spínola, expõe a situação da FAP face às novas ameaças do PAIGC, salientando que “a sobrevivência militar da província depende e assenta na Força Aérea”⁴²⁰.

A necessidade de manter a liberdade de acção no espaço aéreo tornava-se uma prioridade para manter o esforço de guerra, razão pela qual Marcello Caetano deu ordens para que fossem adquiridos meios de defesa aérea⁴²¹: são encomendados à França dois pelotões de mísseis “*Crotale R440*”; são estabelecidos contactos junto do Departamento de Estado dos EUA para comprar mísseis portáteis FIM-43 “*Redeye*”⁴²²; e foi ainda equacionada a compra do radar TRS 2200 “*Picador*” para controlo do espaço aéreo⁴²³. Ficava a faltar um caça que pudesse contrariar qualquer ameaça aérea, uma escolha que recairia no “*Mirage*”⁴²⁴. No entanto o processo comercial foi interrompido, uma vez que, em Abril de 1974, o regime político em Portugal mudou e as hostilidades em África terminaram.

Entretanto os SA-7 continuavam a causar problemas e a 31 de Janeiro de 1974, durante uma missão de apoio de fogo ao aquartelamento de Canquelifá, junto à fronteira com o Senegal, um FIAT G-91 é abatido por um míssil, com o piloto a conseguir ejectar-se e a sobreviver.

⁴¹⁶ Cf. Acta da reunião de 24 de Abril de 1973, ADN F/17/37/64, pp. 9 e 21 *apud* Matos, José, “A História Secreta dos Mirage Portugueses – Parte II”, *Mais Alto*, (401), pp. 25-29, Jan/Fev 2013, p. 25.

⁴¹⁷ Cf. Anexo D da acta de reunião de Comandos de 15 de Maio de 1973, Bissau, AHM/DIV/2/4/314/2 *apud* Matos, José (Jan/Fev 2013), p. 25.

⁴¹⁸ Cf. Loudon, Bruce, “Portuguese rebels to get Russian MiGs”, in *Daily Telegraph*, 2 de Agosto de 1973, AND, SGDN 3500 *apud ibidem.*, p. 26.

⁴¹⁹ Correia, José Manuel (Set/Out 2011), p. 25.

⁴²⁰ Cf. Carta do Comandante da ZACBG, coronel Lemos Ferreira, ao Comandante-Chefe general António Spínola, datada de 27 de Novembro de 1973 *apud ibidem.*, *op. cit.*, p. 26.

⁴²¹ Caetano, Marcello (1975), p. 180.

⁴²² Ver nota 177.

⁴²³ Cf. Nota da Direcção de Assuntos Económicos e Financeiros, Assunto: Venda de Armamento a Portugal, 31 de Maio de 1974, Archive du Ministère des Affaires Étrangères, Europe 1971-1976 – Portugal Caixa 3051 *apud* Matos, José (Set/Out 2011), p. 26.

⁴²⁴ *Idem.*, *ibidem.*, p. 26.

A 3 de Fevereiro a Marinha intercepta uma lancha de desembarque soviética em direcção à Guiné-Conakry, com um carregamento de blindados BRDM-2 equipados com rampas de lançamento de mísseis SA-7. Estes mísseis eram uma versão melhorada do “*Strela*”, produzindo menos fumo durante o voo, o que dificultava a sua identificação no ar e a realização de manobras evasivas.

Ainda em 1974, a 6 de Abril, um avião dos Transportes Aéreos da Guiné Portuguesa é alvejado à descolagem de Farim, tendo no entanto conseguido aterrar em segurança⁴²⁵.

Independentemente da actividade aérea do PAIGC, a FAP continuou a executar as missões que eram em tudo semelhantes às realizadas em Angola: apoio de fogo ao Exército; transporte logístico; missões de assalto com helicópteros e evacuações sanitárias. Os helicópteros utilizados entre 1963-65, foram os “*Alouette II*” recebidos de Angola, que serviam apenas para transporte logístico e evacuações sanitárias, tendo realizado cerca de oitenta por cento deste tipo de missões. Só partir de 1965, após terem chegado os “*Alouette III*”, é que se começaram a fazer as missões de heliassalto.

Já T-6G era empregue no apoio de fogo ao Exército e às operações fluviais da Marinha. Dada a grande amplitude das marés, em muitos casos era mais vantajoso utilizar meios fluviais para penetrar no território, sendo mais fácil abastecer o Exército por via fluvial do que por terra ou ar.

Quanto aos aviões DO-27 e “*Auster*” serviram essencialmente para transporte ligeiro, reconhecimento visual e Posto de Controlo Aéreo durante as operações militares. Os “*Auster*” porém deixaram de operar devido ao elevado número de acidentes em que estiveram envolvidos.

Já os F-86F, primeiro, e os FIAT G-91, depois, eram por excelência a arma de apoio de fogo às forças no terreno, podendo voar em quase todo o território dada a sua exiguidade. No caso dos FIAT G-91 possuíam a vantagem acrescida de fazerem reconhecimento fotográfico, quer vertical quer oblíquo, de muita utilidade na identificação das posições da artilharia anti-aérea do PAIGC, das rotas de infiltração dos guerrilheiros no território e das suas bases.

Quanto aos C-47, eram empregues no transporte médio, numa primeira fase entre a Guiné e Cabo Verde e depois dentro do próprio território guineense após terem sido contraídas infra-estruturas adequadas. Este avião serviu ainda para fazer bombardeamento nocturno⁴²⁶.

Quanto aos números referentes à actividade da FAP na Guiné, a partir da bibliografia e arquivos consultados, foi possível compilar um conjunto de informações expressas nos Quadro 7, 8 e 9 em anexo. Como podemos verificar a informação está muito incompleta e, em alguns casos, os dados foram obtidos não de fontes primárias (“Relatório do Comando”), mas de várias fontes secundárias⁴²⁷.

No Quadro 7, os espaços sombreados a escuro corresponde a períodos em que a referida aeronave ainda não tinha sido atribuída à zona aérea, enquanto o tracejado corresponde aos períodos em que

⁴²⁵ *Idem., ibidem.*, p. 27.

⁴²⁶ Fraga, Luís (1994), p. 105.

⁴²⁷ Cf. Abecassis, José Krus (1995), vol. I, pp. 350 *et seq.*; Fraga, Luís (1994), pp. 101 *et seq.*; Bispo, António (2010), pp. 1388 *et seq.*; Cardoso, Edgar P. (1981), vol. III, pp. 201 *et seq.*

não foi possível obter dados consecutivos e sequenciais. O que se pode aferir deste quadro é, desde logo, que houve uma diversificação menor de aeronaves quando comparado com Angola, que poderá dever-se às dimensões bastantes reduzidas do território guineense. Tal facto permitia centralizar a condução das operações aéreas e só esporadicamente formar comandos avançados ou destacamentos de meios aéreos, ao contrário do que acontecia nos outros territórios⁴²⁸.

Podemos verificar que, em média, o maior número de aeronaves existentes eram os T-6G, os DO-27 e os “*Alouette III*”, não sendo por isso de estranhar o número de horas de voo que estas realizavam anualmente, como nos indica o Quadro 8. Aqui, tal como em Angola, foi sobre estas aeronaves que recaiu uma parte significativa do esforço de guerra da FAP. Se considerarmos que estas precisavam de aproximadamente duas horas para chegarem a qualquer lugar no território, é fácil perceber o elevado número de missões que realizaram, para obter uma taxa de esforço anual tão elevada. Adicionalmente, devemos ainda considerar que para realizar estas missões existia um efectivo médio de trinta e cinco pilotos⁴²⁹.

Se olharmos agora para o Quadro 9, referente ao número de missões de ataque entre os anos de 1965-70, verificamos que esta modalidade de acção foi particularmente elevada dadas as dimensões do território. Com base no quadro, verificamos que as acções desenvolvidas nas modalidades de ataque independente (ATIP e ATIR) não são muito diferentes das modalidades de ataque a pedido (ATAP e ATAC). Isto poderá ter resultado da intensa actividade dos nacionalistas, que possuíam grande liberdade de movimento dentro do território, em contraposição com o quase imobilismo das forças terrestres portuguesas, distribuídas pelos seus aquartelamentos de quadrícula. Este facto obrigava a um maior número de acções independentes de ataques aéreos, na tentativa de controlar a expansão da guerrilha e de destruir as suas bases, dentro e fora da Guiné.

4.6. A ACTIVIDADE AÉREA EM MOÇAMBIQUE

A guerra em Moçambique caracterizou-se por particularidades diferentes das de Angola e Guiné. Aqui, os três movimentos de libertação⁴³⁰ que se constituíram para combater pela auto-determinação do território, embora possuíssem uma base territorial e motivações políticas bastante diferentes, compreenderam que teriam de trabalhar juntos para concretizar o seu objectivo comum: a independência política de Moçambique. Assim, em 1962, os três movimentos resolveram fundir-se num só, a FRELIMO (Frente de Libertação de Moçambique). No entanto, desde cedo começaram a surgir, no seio da FRELIMO, diferentes visões quanto à estratégia militar a seguir: uns defendiam

⁴²⁸ Bispo, António (2010), pp. 1392.

⁴²⁹ Fraga, Luís (1994), pp. 122.

⁴³⁰ MANU – Moçambique African National Union; UDENAMO – União Democrática Nacional de Moçambique; UNAMI – União Nacional Africana de Moçambique Independente.

uma intervenção militar próxima da guerra convencional, contra cidades e centros do poder; outros a incitação dos camponeses nativos contra os portugueses; e havia ainda quem defendesse a luta de guerrilha, prolongada e desgastante, usando as táticas comunistas, que acabou por prevalecer⁴³¹.

A estratégia adoptada não foi inicialmente muito bem sucedida: o reduzido número de forças de combate, o desconhecimento por parte da população da iniciativa e a fraca doutrinação desta, dificultou o progresso inicial da luta armada. Apenas após a Tanzânia ter permitido a criação de santuários da FRELIMO no seu território é que o núcleo inicial de combatentes começou a expandir-se. Por outro lado, o reconhecimento do movimento pela Organização dos Estados Africanos e o apoio que passou a receber da União Soviética e da China, alterou significativamente as condições existentes e permitiu a expansão das actividades de guerrilha no terreno⁴³².

A guerra em Moçambique começou em 1964, mas desde 1962 que o dispositivo e infra-estruturas da FAP foram sendo progressivamente reforçados, ainda que de uma forma lenta⁴³³. Um facto que não será estranho se considerarmos que as FA já estavam em guerra há três anos noutros territórios. Mesmo assim foram criadas a BA nº 10, o AB nº 5, ampliadas infra-estruturas existentes para as transformar em aeródromos de manobra e de recurso e foram estabelecidas redes de comunicações fixas e móveis, ao mesmo tempo que se planeavam os meios e a sua distribuição pelo território, articulados com os princípios da distribuição das tropas de quadrícula⁴³⁴.

Em Moçambique, o intervalo entre o início da implantação da FAP em 1962 e o começo do conflito armado, permitiu treinar os pilotos das unidades aéreas com base nos ensinamentos de Angola e Guiné e permitiu igualmente melhorar a coordenação entre as FA, através de exercícios conjuntos⁴³⁵.

Após 6 Dezembro de 1964, quando a Zâmbia e a Tanzânia declararam simultaneamente a independência, o território moçambicano ficou mais vulnerável à actuação da FRELIMO, que passou a receber apoio destes dois novos países. Em resposta as autoridades portuguesas aumentaram o dispositivo militar de tropas de quadrícula, suportadas pela FAP a partir dos aeródromos até aí criados. A actividade aérea efectivava-se através do apoio de fogo, transporte de víveres e de pessoal, e patrulhamento sistemático das linhas de infiltração e de fronteira, procurando impedir o fornecimento logístico aos guerrilheiros⁴³⁶. Até 1967, os nacionalistas limitaram-se a actuar no distrito de Cabo Delgado e na zona do lago Niassa, a Norte do território, apoiados pela população da tribo Maconde, que se estendia para lá das fronteiras de Moçambique. As suas actividades

⁴³¹ Garcia, Francisco Proença (2003), pp. 127-135.

⁴³² *Idem., ibidem.*, pp. 175-180.

⁴³³ Fraga, Luís (1994), pp. 126.

⁴³⁴ Barros, Machado, “A Terceira Região Aérea e a Defesa do Ultramar Oriental”, *Mais Alto*, (228), pp. 36-43, Mar/Abr 1984, pp. 37-38.

⁴³⁵ *Idem., ibidem.*, p. 39.

⁴³⁶ *Idem., ibidem.*, pp. 28-29.

limitavam-se a incursões de curta distância e em pequenos grupos, a partir de bases fora do território junto à fronteira e para onde regressavam após os ataques⁴³⁷.

É importante também referir um acontecimento político que teve lugar em Dezembro de 1965 e que acabou por, de alguma forma, influenciar a condução da guerra em Moçambique. Perante a iminência da Inglaterra dar a independência a um governo nacionalista na República da Rodésia, o governo branco de Ian Smith, então em funções, antecipou-se e declarou unilateralmente a independência. Em reacção, o CS da ONU decretou o embargo à nova República, que Portugal acabou por não cumprir de forma taxativa, resultando no bloqueio naval inglês ao porto marítimo da cidade da Beira, de onde partia uma linha de caminho-de-ferro, uma rodovia e um oleoduto que abasteciam a ex-colónia britânica. Apesar da tensão diplomática e militar que se gerou entre Portugal e a Inglaterra, Lisboa aceitou o preço a pagar, e optou por apoiar o governo de Ian Smith, uma vez que a alternativa era o aparecimento de mais um Estado nacionalista na fronteira com Moçambique⁴³⁸.

Perante o bloqueio e a ameaça de uma intervenção terrestre inglesa sob a égide da ONU, as autoridades portuguesas reforçaram militarmente a cidade⁴³⁹. No que se refere à FAP, o reforço consistiu no envio de tropas pára-quedistas, formando o Batalhão de Caçadores Pára-quedistas nº 31, duas aeronaves PV-2 para missões de vigilância marítima, dois P2V5 com a mesma finalidade, e caças F-84G para apoio de fogo e interdição aérea⁴⁴⁰.

Até ao fim do embargo não houve qualquer avolumar da tensão militar, nem a intervenção terrestre se concretizou. Assim como o embargo nunca ocorreu na prática, a República da Rodésia foi sempre apoiada pelo governo português, que garantiu o contínuo abastecimento de bens ao país. Consequentemente, até ao final da guerra, os dois países cooperaram continuamente no combate contra os nacionalistas, juntamente com o apoio da África do Sul⁴⁴¹.

No que se refere concretamente à guerra, a partir do segundo congresso da FRELIMO, em 1968, esta adquiriu uma nova dinâmica. O movimento não só mudou a sua orgânica, como alterou também a sua forma de actuação, aumentando a profundidade dos seus ataques para Sul, para o distrito de Tete. O ano seguinte foi igualmente marcante para a FRELIMO devido às disputas internas, que culminaram com a expulsão dos tradicionalistas e a entrega às autoridades portuguesas do chefe Kavandame, a 3 de Fevereiro de 1969. Após a saída destes elementos, a guerrilha começou a actuar de forma mais violenta e com maior apoio dos países limítrofes, nomeadamente a Zâmbia.

⁴³⁷ Bernardo, M., *Combater em Moçambique: Guerra e Descolonização*, Lisboa, Prefácio, 2003, pp. 24-26.

⁴³⁸ Oliveira, Pedro Aires (2007), pp. 330 *et seq.*

⁴³⁹ Nogueira, Franco (1986), p. 304.

⁴⁴⁰ Cardoso, Adelino (Nov/Dez 2006), “A Guerra do Petróleo: O bloqueio naval ao porto da cidade da Beira”, *Mais Alto*, (363), pp. 44-47, Nov/Dez 2006, p.45.

⁴⁴¹ Nogueira, Franco (2001c), p. 291.

Este aumento na actividade da FRELIMO repercutiu-se nas operações aéreas, traduzindo um aumento significativo nas horas de voo realizadas, passando de quinze mil horas no ano anterior, para mais de trinta e cinco mil em 1969. Valores que continuaram a aumentar até ao final da guerra⁴⁴².

Já o ano de 1970 ficou marcado pela operação “Nó Górdio”, a maior realizada pelas FA em Moçambique. Esta operação, para além de só ter alcançado parcialmente os seus objectivos, provocou a alteração da situação estratégica no território: a expansão da actividade dos nacionalistas para Sul. Daí em diante e até ao final da guerra, a guerrilha foi-se intensificando e dispersando progressivamente⁴⁴³.

Quanto à actuação da FAP em Moçambique, acabou por ficar facilitada pela construção antecipada do plano de infra-estruturas, que permitia cobrir o Norte do território através de uma malha de aeródromos compatível com a autonomia das aeronaves mais empregues na guerra, ou seja, as aeronaves de transporte e apoio de fogo ligeiro. Para além do Norte, também a região de Tete estava dotada de infra-estruturas aeronáuticas. Embora o principal centro de apoio e concentração de meios aéreos era na BA da Beira a Sul, e portanto afastada das principais zonas de operações.

A rede de principais aeródromos que proporcionava a mobilidade aérea era a seguinte: AB nº 5 em Nancala, do qual dependiam os AM nº 51 em Mueda e nº 52 em Nampula; o AB nº 6 em Nova Freixo, do qual dependiam os AM nº 61 em Vila Cabral e nº 62 em Marrupa; o AB nº 7 em Tete, do qual dependiam os AM nº 71 em Furancungo, nº 72 em Chicoca e nº 73 e Mutarara; e o AB nº 8 em Lourenço Marques. Para além destes existiam ainda os Aeródromos de Recurso com condições mínimas para a actividade aérea. No total, existiam neste território quinze grandes estruturas aeroportuárias, civis e militares, e mais de duzentas pistas de aterragem com comprimentos superior a setecentos metros, o que permitia a operação da maioria das aeronaves⁴⁴⁴.

As operações aéreas realizadas em Moçambique eram em tudo semelhantes às desenvolvidas nos outros teatros operacionais de África. As missões mais importantes eram as de reconhecimento visual, que visavam identificar as rotas de entrada no território a partir de países vizinhos; o apoio de fogo às forças terrestre; e o transporte de material e pessoas. As aeronaves mais utilizadas nestas missões eram o T-6G (a partir de 1968 passou a ser o FIAT G-91), o DO-27 e o C-47. Foi precisamente na mobilidade que a FAP mais se empenhou em Moçambique, fazendo a ligação aérea entre as diferentes zonas de actuação da guerrilha, recorrendo para tal a aeronaves semelhantes às empregues nos outros teatros de operações.

A chegada dos “*Alouette III*” em 1967 trouxe, como seria de esperar, uma nova dinâmica às operações militares, continuando a revelar-se muito úteis nas missões de helitransporte, heliassalto, evacuações médicas e ataque com o heli-canhão. Prova disso é que chegaram a estar atribuídos à RA

⁴⁴² Bispo, António de Jesus (2010), pp. 1394.

⁴⁴³ Gomes, Carlos (2002), *passim*.

⁴⁴⁴ Bispo, António (2010), pp. 1396.

trinta e um helicópteros, que operavam a partir de quatro aeródromos diferentes, sendo sem dúvida a aeronave que mais voou⁴⁴⁵.

As acções desenvolvidas pela FRELIMO para reduzir a liberdade de actuação da FAP foram bastante intensas, um pouco à imagem do que procurava fazer o PAIGC na Guiné, com a diferença que em Moçambique não chegou parte do armamento anti-aéreo que o PAIGC recebeu, ou chegou numa fase adiantada da guerra, como foi o caso do míssil SA-7 “*Strella*”.

Mesmo assim, a FRELIMO conseguiu atingir, em 1965, cinco DO-27, oito T-6G e um “*Auster*”; em 1966 atingiram sete DO-27, oito T-6G, um “*Auster*”, um “*Noratlas*” e um PV2; em 1967 atingiram catorze T-6G, uma das vezes provocando a morte ao piloto; em 1972 atingiram cinco DO-27, onze T-6G (dos quais dois foram abatidos), onze “*Alouette III*” (num dos quais toda a tripulação morreu), dois FIAT G-91 e três “*Noratlas*”; em 1973 foram atingidos sete FIAT G-91, três C-47, cinco “*Noratlas*”, onze DO-27, três T-6G, dez “*Alouette III*” (causando a morte a três pessoas) e um C-47; no primeiro semestre de 1974 foram atingidos onze DO-27, três T-6G, dez “*Alouette III*” (provocando a morte a três pessoas)⁴⁴⁶.

As aeronaves foram essencialmente atingidas por artilharia anti-aérea ligeira, sendo que o número das que foram abatidas foi bastante reduzido. As aeronaves danificadas foram essencialmente ligeiras, existentes em maior quantidade no território e menos dispendiosas, o que terá causado menor impacto na actividade aérea.

Quanto à utilização dos mísseis SA-7, as consequências não foram tão graves como na Guiné. As preocupações com este sistema de armas começaram a surgir quando, em Novembro de 1973, informações recolhidas pela PIDE na Tanzânia, davam conta da chegada de um grupo de guerrilheiros vindos da União Soviética onde estiveram a receber instrução na utilização dos SA-7⁴⁴⁷. Porém, dada a experiência da Guiné, a introdução deste míssil no teatro de operações não constituiu uma surpresa. Já eram conhecidas as limitações do míssil, quais as aeronaves mais vulneráveis e o perfil de voo que estas deviam realizar para reduzi a exposição à ameaça.

O primeiro avistamento verificou-se a 10 de Abril de 1974 perto de Mueda e visava um FIAT G-91 que o conseguiu evitar; um dia mais tarde foi identificado um disparo de SA-7 perto de Tete, contra uma aeronave rodesiana⁴⁴⁸ durante um ataque a uma base da FRELIMO⁴⁴⁹.

No que se refere à FAP, apenas uma aeronave foi efectivamente atingida por um míssil num dos motores, a 6 de Maio de 1974, tendo conseguido aterrar em segurança numa das pistas de emergência

⁴⁴⁵ Fraga, Luís (1994), pp. 133-136.

⁴⁴⁶ AHFA, Sala 334, Prateleiras A3, Caixas 32, 34, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 43.

⁴⁴⁷ Correia, J., “FIAT G-91/R4 em Moçambique – 4ª Parte”, *Mais Alto*, (388), pp. 34-40, Mai/Jun 2010, p. 37.

⁴⁴⁸ Pelo menos uma aeronave rodesiana, um *Trojan*, foi abatida por um SA-7 a 20 de Abril de 1974.

⁴⁴⁹ Correia, José Manuel (Mai/Jun 2010), p. 38.

espalhadas pelo território. Tratava-se de um C-47 que transportava adidos militares estrangeiros numa visita ao teatro de operações⁴⁵⁰.

Já no que se refere aos números da guerra, também em relação a Moçambique não nos foi possível obter todos os dados relativos à actividade aérea realizada no território, assim como os quantitativos e distribuição dos meios pelas várias infra-estruturas. No Quadro 11 em anexo estão apresentados os valores relativos ao número médio de aeronaves atribuídas à 3ª RA. Neste quadro, a informação apresentada a tracejado corresponde aos anos nos quais não nos foi possível obter informação, a maioria dos casos por falta dos respectivos “Relatórios de Comando” nos arquivos.

No entanto, olhando para o quadro, podemos identificar dois aspectos que são coincidentes com o que foi supra referido. Em primeiro lugar, verificamos ter havido um salto quantitativo do número de meios aéreos atribuídos entre 1962 e 1970, um período que medeia entre uma fase de expectativa de guerra para a situação de guerra efectiva. Em segundo lugar, como também já foi referido, no final da década de sessenta a actuação da FRELIMO passou a ser mais violenta e aguerrida, levando à expansão da guerrilha a uma maior parcela do território. Esta viragem na estratégia dos nacionalistas poderá estar na origem da introdução de novas plataformas aéreas no teatro de operações por esta altura, como foi o caso dos “*Alouette III*”, os SA-330 “Puma” e os FIAT G-91.

Um outro dado que podemos retirar deste quadro, embora não tenhamos os números para todo o período da guerra, diz respeito às horas de voo realizadas pela FAP. No que se refere a este parâmetro, verificamos que houve um aumento muito acentuado e contínuo da actividade aérea ao longo do tempo, atingindo o valor de cerca de quarenta mil horas de voo no ano de 1973. Este aumento terá sido o reflexo não só do maior número de aeronaves a operar, mas também da maior dispersão da guerrilha no território, e do aumento da intensidade de guerra que desencadeou.

Podemos verificar ainda que, tal como acontecia nos outros teatros de operações, foi sobre os “*Alouette III*”, os DO-27 e o T-6G que recaiu o maior esforço de guerra. Algo que pode ser aferido pelo grande número de aeronaves destes tipos atribuídas a este teatro de operações. Se olharmos para o Quadro 12 podemos verificar que os T-6G fizeram anualmente perto de cinco mil horas de voo nos últimos anos de guerra, e os DO-27 e “*Alouette III*” perto das dez mil horas de voo anuais. Mais uma vez verificamos que o aumento do número de horas de voo foi exponencial no período de uma década, o que nos indica que a actividade da guerrilha evoluiu de tal forma rápida, que obrigou a um aumento igualmente acelerado da actividade aérea.

Tal como em Angola e na Guiné, a quase totalidade do esforço da FAP em Moçambique recaía na execução de missões de apoio às forças terrestres. Era essencialmente no transporte logístico entre as vastas áreas onde o Exército actuava que o seu emprego mais incidia, garantindo o contínuo fornecimento de bens, e o transporte de pessoas por todo o território. Adicionalmente, como vemos no Quadro 12, os “*Alouette III*” foram igualmente extensivamente utilizados em missões que não

⁴⁵⁰ Bispo, António de Jesus (2010), pp. 1400.

deferiram em nada das realizadas nos outros territórios, isto é, o heliassalto, o helitransporte, as evacuações sanitárias e o transporte de bens logísticos. Já o apoio de fogo durante os combates e as deslocações de colunas militares foi maioritariamente atribuído, pelo que depreendemos do Quadro 12, ao T-6G. É ainda de relevar o esforço operacional dos FIAT G-91 nas missões de ataque e apoio aéreo próximo, dado o seu poder de fogo e rapidez com que chegava aos locais após serem activados pelas forças terrestres.

CONCLUSÕES

Ao longo do texto foram abordadas uma série de temáticas que, visando concretizar os objectivos deste trabalho, permitissem dar resposta às questões colocadas no capítulo introdutório. Assim, uma vez terminado o estudo, passamos agora a enunciar as conclusões a que chegamos.

(1) Nos primeiros dias do conflito em Angola, aquilo que foi solicitado à FAP correspondeu na prática a uma operação humanitária, de evacuação de civis para a capital do território angolano e de abastecimento dos que tinham ficado para trás, com uma vertente muito reduzida de combate.

Já o que aconteceu nos meses seguintes foi bastante diferente. Uma vez controlada a situação, aquilo que parecia ser o fim dos problemas em Angola, transformou-se numa guerra irregular que se propagou para Sul e, mais tarde, aos territórios da Guiné e de Moçambique.

Daí em diante, embora a sua actuação nunca tivesse perdido a componente humanitária associada à evacuação e transporte de doentes e feridos, no geral, a tipologia de acções que a FAP desenvolveu nos três teatros de operações podem ser agrupadas em três áreas: transporte, reconhecimento e ataque.

No que se refere ao transporte aéreo, a FAP actuou como elo de ligação entre a retaguarda e a linha da frente, ou seja, a metrópole e os militares do exército no terreno. Para tal foi montado um complexo sistema de transportes aéreos militares, integrado num sistema logístico que manteve a movimentação constante de carga e pessoas durante toda a guerra. A sua eficácia pode ser aferida com base nos dados relativos aos transportes efectuados; e a sua complexidade com base na estruturação do sistema, que incluía diferentes tipologias de aeronaves associadas a diferentes fases do transporte, assim como uma vasta rede de infra-estruturas aeronáuticas (ampliada ao longo dos anos), que permitia o transporte aéreo a praticamente todo o território.

No que se refere às missões de ataque, a sua grande maioria foi no apoio às forças terrestres: durante as acções de combate; como parte integrante de uma fase específica das operações militares; ou em escolta às colunas militares. Existiam ainda os ataques de oportunidade durante as missões de reconhecimento, e os ataques aéreos independentes. Estes últimos, apesar dos recursos empregues na sua realização, apresentavam resultados operacionais pouco significativos, pois os combatentes rapidamente construía outros acampamentos, ou recorriam às populações locais para se reabastecerem de víveres.

Quanto às operações aéreas de reconhecimento e vigilância, proporcionavam às FA portuguesas uma enorme vantagem operacional, na medida em que permitiam explorar a terceira dimensão na recolha de informações relativas à actividade dos nacionalistas. A identificação de linhas de penetração e progressão ajudava a antecipar a estratégia de disseminação da luta armada, permitindo adoptar medidas preventivas: deslocação de forças terrestres para lhes bloquear a progressão, onde se

inserir as famosas operações “salto de rã”; ou despoletar os já mencionados ataques aéreos em zonas de intervenção livre.

Para além destas três grandes áreas de actuação, a FAP esteve ainda envolvida noutros tipos de missões de menor expressão. Foi o caso da utilização de meios aéreo na guerra psicológica, em que estes eram usados para difundir mensagens áudio e largada de panfletos.

(2) Para a concretização destas missões, a FAP empregou um vasto conjunto de meios de diferentes tipologias. Porém, generalizado, podemos apontar para cada uma das principais áreas de actuação as aeronaves tipo empregues: no transporte aéreo, foram as aeronaves DO-27, “Noratlas”, “Auster” e “Alouette III” as mais utilizadas; no ataque aéreo, foram os pequenos T-6G e os “Alouette III” as duas aeronaves mais utilizadas, seguidas dos F-84G e dos FIAT G-91; já nas missões de reconhecimento, destacaram-se as aeronaves “Auster”, “Alouette III”, DO-27, T-6G e FIAT G-91, especialmente este último através da fotografia aérea.

Vejamos agora de forma particular em cada um dos teatros de operações, como se estabeleceu esta relação. Na ZACVG, as missões de ataque foram efectuadas preferencialmente pelos caças F-86 (apenas até 1964), os FIAT G-91 (apenas a partir de 1966), os T-6G e os “Alouette III” (apenas a partir de 1965); nas missões de transporte, o “Noratlas” (a partir de 1971), os C-47, os DO-27, as “Auster” e os “Alouette III”; nas missões de reconhecimento, foram usados essencialmente os DO-27, “Auster” e FIAT G-91. Na 2ª RA, onde existiu uma maior diversidade de aeronaves durante os treze anos de guerra, actuaram preferencialmente nas missões de ataque os F-84G (até 1972, altura em que a frota foi retirada de serviço devido à falta de sobresselentes e aos custos para a manter a operar), os T-6G, os “Alouette III”, (a partir de 1963), os SA-330 “Puma” (a partir de 1970) e os FIAT G-91 (foram também usados os B-26 a partir de 1972, mas com uma taxa de sucesso operacional muito baixa, era uma aeronave desajustada para a missão, e a sua aquisição correspondeu a um certo acto de “desespero” dos responsáveis militares, perante a dificuldade em substituir os F-84G); nas missões de transporte foram usadas de forma muito extensiva os DO-27, os “Alouette III”, as “Auster” e os C-47; nas missões de reconhecimento, eram preferencialmente utilizadas as aeronaves DO-27, “Auster”, T-6G, FIAT G-91 e os PV-2. Da mesma forma, na 3ª RA, os meios aéreos empregues foram essencialmente os mesmos e nas mesmas missões, ou seja, nas acções de ataque foram utilizados os FIAT G-91 (a partir de 1969), os T-6G, os “Alouette III” (a partir de 1967), os SA-330 “Puma” (a partir de 1973); nas missões de transporte foram usados preferencialmente os DO-27, os “Alouette III”, as “Auster”, os C-47 e os “Noratlas”; e nas missões de reconhecimento os DO-27, “Auster”, T-6G e o FIAT G-91.

Em termos de quantitativos não podemos apresentar números definitivos, uma vez que os dados estão incompletos no que respeita à ZACVG e 3ª RA. Porém, com base na informação já recolhida e na uniformidade com que a FAP actuou durante treze anos nos três teatros de operações, uma

extrapolação das conclusões será suficientemente válida, na medida em que os valores por apurar correspondem a curtos períodos de tempo. Adicionalmente, é possível identificar tendências ao longo da guerra, como se pode constatar das tabelas apresentadas em anexo. De referir ainda que o número de aeronaves atribuídas e disponíveis era diferente e variável, uma aeronave atribuída poderia não estar disponível para voo devido a acções de manutenção, avarias, danos causados pelo inimigo ou erro de operação.

Posto isto, passamos a apresentar os valores médios de aeronaves atribuídas aos diferentes teatros de operações. Na ZACVG, existiam em média uma dezena de FIAT G-91 e “*Alouette III*” (até 1969, ano em que o seu quantitativo duplicou, reflectindo o elevado valor operacional que este tipo de aeronaves tinha e a intensificação da luta armada pelos combatentes nacionalistas); quanto às aeronaves DO-27 e T-6G, os seus quantitativos rondavam em média as duas dezenas; quanto às restantes, eram em média entre três e cinco. Na 2ª RA, a média de aeronaves atribuídas foi de uma dezena para os “Noratlas”, PV-2 e F-84G; duas dezenas para os T-6G e “*Auster*”; e três dezenas para os DO-27 e “*Alouette III*”; o número das restantes aeronaves foi em média de cinco aeronaves. Estes valores, maiores que na ZACVG, reflectiam a dimensão do território, que exigia um dispositivo maior para cobrir toda a área de operações. Já na 3ª RA, o número médio de aeronaves era de uma dezena para os “Noratlas”, C-47, FIAT G-91 e “*Auster*”; duas dezenas para os T-6G; e as três dezenas para os DO-27, T-6G e “*Alouette III*”. Estes valores, tal como na 2ª RA, reflectia as dimensões do território, mas também o alastramento da actividade rebelde para Sul do território.

De salientar ainda que alguns tipos de aeronaves encontravam-se na situação de destacamento permanente (por exemplo os P2V5 e os C-45), e embora tivessem sido contabilizadas como atribuídas ao teatro de operações onde operavam, formalmente pertenciam às esquadras de voo de outras regiões, normalmente na metrópole.

(3) Podemos assim afirmar que foram as aeronaves pequenas, baratas e de baixo custo de manutenção, as mais empregues na guerra. A forte aposta neste tipo de aeronaves, aproximadamente cento e quarenta unidades em média por ano em cada teatro de operações, ajuda-nos a explicar os valores impressionantes de missões e horas de voo que realizaram, o que nos leva a concluir que foi sobre elas que recaiu o principal esforço de guerra.

A aposta neste tipo de aeronaves espelha bem as suas vantagens operacionais: possuíam uma grande autonomia, realizavam missões de longa duração; eram económicas em termos de consumo de combustível e custos de manutenção; o seu baixo poder de fogo não era uma grande desvantagem, dado que os objectivos militares eram essencialmente guerrilheiros apeados e acampamentos militares; eram pouco ruidosas, pelo que não denunciavam a sua aproximação com grande antecipação; não precisavam de grandes infra-estruturas para operar, podendo parte delas aterrar em descampados ou estradas, o que lhes dava grande flexibilidade e permitia chegar perto dos militares

no terreno; por fim, tinham a vantagem de serem produzidas na França, Alemanha e Itália, países que não punham grandes entraves à venda de armamento a Portugal.

De salientar apenas que, após a introdução do helicóptero “*Alouette III*” nos teatros de operações, este começou a ser utilizado de forma exaustiva em praticamente todo o tipo de missões. O que mostra a grande versatilidade do helicóptero, tornando-o na aeronave de eleição para a guerra irregular.

(4) Comparando agora a actuação da FAP em África com a da RAF em conflitos semelhantes nas colónias inglesas, verificamos que ambas não foram muito diferentes. Embora a RAF tenha começado por usar os meios aéreos como uma forma barata e rápida de punir os povos não cumpridores ou problemáticos, acabou por chegar à conclusão que a estratégia estava errada, passando a actuar segundo duas vertentes: apoio às operações terrestres; e flagelação do inimigo através de ataques aéreos, sem afectar as populações civis, que passavam a ser o principal alvo da contra-subversão. Foi precisamente neste sentido que a actuação da FAP se pautou: dedicou grande parte do seu esforço no apoio às operações militares terrestre; e à punição dos combatentes nacionalistas, procurando não destruir os meios de subsistência ou infra-estruturas afectas à vida quotidiana das populações.

Igualmente interessante é verificar que, no caso da FAP, o investimento na componente “musculada” da sua intervenção foi bastante significativo. Repare-se que, embora a experiência e resultados no terreno apontassem para o investimento em meios aéreos ligeiros, baratos e versáteis, desde o início que na FAP houve a tendência para o emprego de caças-bombardeiros, caros, de elevada performance e com grande poder de fogo (F-84, F-86, FIAT G-91). Aeronaves concebidas para a defesa e interdição do espaço aéreo, missões que em África, dado o grau de desenvolvimento militar dos nacionalistas, eram pouco prováveis de virem a verificar-se. Não se justificando por isso, em nosso entendimento, a sua utilização com base apenas nos objectivos militares em questão.

(5) Uma das principais dificuldades operacionais da FAP, principalmente nos primeiros anos da guerra, foram as operações militares conjuntas, pouco desenvolvidas entre as FA portuguesas, quer em termos doutrinários quer em termos de treino. Consequentemente, uma vez que foi neste tipo de operações que a actuação FAP mais incidiu, foi necessário desenvolver técnicas e procedimentos para superar as falhas existentes. A principal delas era a falta de comunicação e coordenação entre os meios aéreos e terrestre, desde logo pela burocracia associada a algumas das acções desenvolvidas conjuntamente.

Para superar as dificuldades, foram feitos esforços no sentido de melhorar a rede de comunicação nos territórios; dotar as forças terrestres e aéreas com meios de comunicação compatíveis; e desenvolver procedimentos standardizados. Contudo, foi a experiência da guerra que mais

contribuiu para agilizar as operações conjuntas, reflectida numa sucessão de artigos dedicados ao assunto, principalmente na revista *Mais Alto*, e na publicação de trabalhos referentes a outras guerras semelhantes.

Adicionalmente, havia ainda o problema da falta de doutrina de emprego dos meios aéreos em guerras irregulares, de que pouco se sabia até ao início de 1961. As primeiras publicações da FAP sobre o assunto surgem já numa fase adiantada da guerra. Tendo sido criada, estruturada e equipada no âmbito da OTAN, a FAP estava a ser preparada para uma guerra clássica, quando se viu confrontada com a necessidade de combater uma guerra irregular, cujo inimigo mantinha-se escondido, evitava o confronto directo, e estava sempre pronto a recuar ou a desaparecer.

Existiam ainda, para além dos problemas doutrinários, as dificuldades com a falta de pessoal qualificado para operar e manter os meios aéreos e com a baixa taxa de prontidão das aeronaves, fruto do desgasta da guerra.

No entanto, o principal problema, tanto da FAP como das FA, era que do outro lado do campo de batalha encontrava-se um inimigo cujos recursos militares iam progressivamente melhorando. De tal forma que, nos últimos anos das guerras portuguesas em África, os movimentos nacionalistas chegaram a pôr em risco a livre operação dos meios aéreos, com a introdução de armamento anti-aéreo mais avançado, como o míssil *Strela SA-7*, responsável por abater várias aeronaves da FAP. Uma situação que alarmou não só os militares no terreno, como também os chefes políticos e militares em Lisboa, que imediatamente iniciaram consultas diplomáticas com a França no sentido de adquirir novas plataformas aéreas (*Mirage IV*) e sistemas de defesa anti-aéreos (dado que se suspeitava que os nacionalistas poderiam começar a operar meios aéreos de fabrico russo).

(6) Olhando para a doutrina actual de emprego dos meios aéreos na guerra irregular e para a forma como outras forças aéreas actuaram nos anos 1950 em guerras semelhantes, podemos dizer que a FAP actuou de forma concordante com os procedimentos comumente aceites. Estes resumiram-se ao apoio às forças de superfície e à execução de ataques aéreos contra as forças rebeldes, sem nunca perder de vista o objectivo central da contra-subversão/contra-guerrilha, isto é, a preservação da normalidade quotidiana da população civil.

Sendo assim, podemos concluir que a FAP contribuiu positivamente para o esforço de guerra português em África, através de um conjunto de acções que permitiram assegurar a permanência das forças terrestres no terreno e assim aumentar a pressão sobre os nacionalistas, reduzindo-lhes a liberdade de acção. Por outro lado, através da protecção aérea e apoio de fogo, a FAP proporcionou às forças terrestres a vantagem da terceira dimensão, sem paralelo da parte dos nacionalistas, produzindo importantes efeitos psicológicos: de dissuasão nos nacionalistas, por não conseguirem impedir a actividade aérea; de incentivo nos portugueses, que viam na aviação o garante e último recurso que lhes podia valer, nem que fosse para os retirar feridos do campo de batalha.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

1. Fontes

1.1 Arquivo

Arquivo Histórico da Força Aérea, Alfragide.

1.2 Diário do Governo

Diário do Governo de 16 de Setembro de 1924, 1ª Série, (204), Decreto nº 10094, pp. 1321-1324 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>.

_____ de 1 de Setembro de 1937, 1ª Série, (204), Lei nº 1960, pp. 907-914 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>.

_____ de 4 de Setembro de 1943, 1ª Série, (190), Portaria nº 10480, pp. 581-585 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>.

_____ de 1 de Agosto de 1950, 1ª Série, (152), Decreto-Lei nº 37909, pp. 490-491 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>.

_____ de 27 de Maio de 1952, 1ª Série, (117), Lei nº 2055, pp. 605-609 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>.

_____ de 28 de Junho de 1952, 1ª Série, (143), Decreto-Lei nº 38805, pp. 716-718 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>.

_____ de 31 de Dezembro de 1952, 1ª Série, (293), Decreto-Lei nº 39071, pp. 1463-1521 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>.

_____ de 28 de Dezembro de 1956, 1ª Série, (282), Decreto-Lei nº 40949, pp. 2042-2053 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>.

_____ de 21 de Setembro de 1957, 1ª Série, (214), Decreto-Lei nº 41281, pp. 901-903 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>.

_____ de 20 de Julho de 1961, 1ª Série, (167), Decreto nº 43808, pp. 871-874 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>.

_____ de 29 de Maio de 1962, 1ª Série, (122), Decreto-Lei nº 44371, pp. 767-768 [Em linha], Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa [consult. 01 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://dre.pt>>.

1.3 Ordem do Exército

Decreto de 19 de Janeiro de 1911, “Regulamento disciplinar do Exército”, em *Ordem do Exército*, 1ª Série, (2), de 23 de Janeiro de 1911, pp. 32-66.

Lei de 2 de Março de 1911, “Lei do recrutamento”, em *Ordem do Exército*, 1ª Série, (5), de 6 de Março de 1911, pp. 143-174.

Decreto de 25 de Maio de 1911, “Organização Geral do Exército”, em *Ordem do Exército*, 1ª Série, (11), de 26 de Maio de 1911, pp. 571-799.

Ordem do Exército, 2ª Série, (4), de 12 de Fevereiro de 1912.

Ordem do Exército, 1ª Série, (15), de 31 de Dezembro 1912, pp. 684-696.

Lei de 14 de Maio de 1914, “Cria a Escola Aeronáutica Militar, compreendendo os serviços de aviação e aerostação”, em *Ordem do Exército*, 1ª Série, (12), de 19 de Maio de 1914, pp. 419-420.

Decreto de 1 de Dezembro de 1914, “Disposições sobre a mobilização dum divisão: composição, organização e efectivo, bases de nomeação, fardamento e equipamento”, em *Ordem do Exército*, 1ª Série, (29), de 7 de Dezembro de 1914.

2. Bibliografia

2.1 Livros e Capítulos de Livros

Abecassis, José Krus (1985), *Bordo de ataque: memórias de uma caderneta de voo e um contributo para a história*, vol. I e II, Coimbra, Coimbra Editora.

Afonso, Aniceto e Carlos Gomes (2000), *Guerra Colonial*, Lisboa, Diário de Notícias.

_____ (2005), *Guerra Colonial*, Lisboa, Notícias Editorial.

Anderson, David (2006), *Histories of the Hanged: Britain's Dirty War in Kenya and the End of Empire*, London, Phoenix.

Andrade, António (1955), *Muitas Raças Uma Nação*, Porto.

Anon. (1969), *Cadernos Militares: O Caso de Angola*, VI, Lisboa, Estado-Maior do Exército.

Antunes, José Freire (1986), *Os Americanos e Portugal, Os Anos de Richard Nixon (1969-1974)*, Lisboa, Publicações Dom Quixote.

_____ (1991), *Os Americanos e Portugal - 1961: Kennedy e Salazar*, Lisboa, Difusão Cultural.

_____ (1992), *Nixon e Caetano, Promessas e Abandono*, Lisboa, Difusão Cultural.

_____ (1994), *Salazar e Caetano, Cartas Secretas 1932-1968*, Lisboa, Difusão Cultural.

Araújo, António (2000), “Competências Constitucionais relativas à Defesa Nacional: as suas implicações no sistema de governo”, em Jorge Miranda e Carlos Blanco de Moraes (orgs.), *O Direito da Defesa Nacional e das Forças Armadas*, Lisboa, Edições Cosmos.

Arriaga, Kaúlza (1966), *Celebrar o Passado, Construir o Futuro: a defesa nacional portuguesa durante os últimos 40 Anos e no futuro*, Lisboa, Panorama.

_____ (1987), *Guerra e política: Em nome da verdade, os anos decisivos*, Lisboa, Edições Referendo.

Barata, Manuel Themudo e Teixeira, Nuno Severiano (2004), *Nova história militar de Portugal*, Lisboa, Círculo de Leitores.

Barnett, Roger (2003), *Asymmetrical Warfare: Today's Challenge to U. S. Military Power*, Verginia, Brassey's.

Barrento, António (1991), *Reflexões Sobre Temas Militares*, Lisboa, IAEM.

Barros, Júlia Leitão (1989), “Anglofonia e a Germanofolia em Portugal Durante a Segunda Guerra Mundial”, em Maria Carrilho *et al* (orgs.), *Portugal na Segunda Guerra Mundial, Contributos para uma Reavaliação*, Lisboa, Publicações Dom Quixote.

Bender, Gerald (1978), *Angola under the Portuguese: the myth and the reality*, Berkeley & Los Angeles, University of California Press.

Betts, Raymond (1998), *Decolonization*, Londres, Routledge.

Bernardo, Henrique (2008), *Estratégia de um Conflito – Angola 1961-1974*, Lisboa, Prefácio.

- Bernardo, Manuel Amaro (2003), *Combater em Moçambique. Guerra e Descolonização. 1964-1975*, Lisboa, Prefácio.
- Boyle, Andrew (1962), *Trenchard: Man of Vision*, London, Collins.
- Brooks, Michael e Gott, Kendall (2006), *Security Assistance: US and International Historical Perspectives*, Kansas, Combat Studies Institute Press.
- Cabral, Amílcar (1977), *Obras Escolhidas de Amílcar Cabral: A prática revolucionária*, vol. II, Lisboa, Seara Nova.
- Caetano, Marcello (1970), *Mandato Indeclinável*, Lisboa, Verbo.
- _____ (1973), *As Grandes Opções*, Lisboa, Verbo.
- _____ (1975), *Depoimento*, Rio de Janeiro, Record.
- _____ (1977), *Minhas Memórias de Salazar*, Lisboa, Editora Verbo.
- Cann, John (2005), *Contra-Subversão em África: Como os portugueses fizeram a guerra em África-1961/1974*, Lisboa, Prefácio.
- Cardoso, António Silva (2000), *Angola, Anatomia duma Tragédia*, Lisboa, Oficina do Livro.
- Cardoso, Edgar Pereira (1963), *Presença da Força Aérea em Angola*, Lisboa, Secretaria de Estado da Aeronáutica.
- Cardoso, Edgar Pereira (1981), *História da Força Aérea Portuguesa*, vol. I, II e III, Lisboa, Estado-Maior da Força Aérea.
- Carneiro, António Soares (2000), “As Transformações Operadas nas Forças Armadas para Responderem às Exigências do Conflito em África”, em Adriano Moreira (org.), *Estudos Sobre as Campanhas de África (1961-1974)*, São Pedro do Estoril, Atena.
- Carrilho, Maria (1985), *Forças Armadas e mudança política em Portugal no século XX. Para uma explicação sociológica do papel dos militares*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda.
- Carvalho, Alberto Arons (1973), *A Censura e as Leis de Imprensa*, Lisboa, Seara Nova.
- Catarino, Manuel (2009), *As Grandes Operações da Guerra Colonial: 1961-1974*, vol. II, s.l., Correio da Manhã.
- Clarence-Smith, Gervase (1985), *The third Portuguese empire, 1825-1975: a study in economic imperialism*, Manchester, Manchester University Press.
- Clausewitz, C. Von (1976), *On War*, Princeton, s.n..
- Coram, Robert (2004), *Boyd: The Fighter Pilot Who Changed the Art of War*, New York, Back Bay Books.
- Corbal, Aurélio (2000), “O Vector Aéreo nas Campanhas de África”, em Adriano Moreira (org.), *Estudos Sobre as Campanhas de África (1961-1974)*, São Pedro do Estoril, Atena.
- Corum, James e Wray Johnson (2003), *Airpower in Small Wars: Fighting Insurgents and Terrorists*, Kansas, University Press of Kansas.
- Corum, James (2009), “Air Power and Counter-insurgency: Back to the Basics”, em Joel Hayward (org.), *Air Power, Insurgency and the “War on Terror”*, (s.l.), RAF Centre for Air Power Studies.
- Couto, Abel Cabral (1988), *Elementos de Estratégia: Apontamentos para um Curso*, vol. I, Lisboa, IAEM.
- Crolen, Luc (1973), *Portugal, the US and NATO*, Lovaina, Leuven University Press.
- Delmas, Claude (1979), *Les enracinements historiques de l’atlantisme*, Paris, s.n..
- Douhet, Giulio (2009), *The Command of the Air: Being an essay on the art of aerial warfare*, Tuscaloosa, University Alabama Press.
- Duke, Simón (1989), *United States Military Forces and Installations in Europe*, Oxford, Oxford University Press.

- Dye, Peter (2009), “Royal Air Force Operations in South-West Arabia 1917-1967”, em Joel Hayward, (org.), *Air Power, Insurgency and the “War on Terror”*, RAF College, RAF Centre for Air Power Studies.
- Elkins, Caroline (2005), *Britain’s Gulag: The Brutal End of Empire in Kenya*, London, Pimlico.
- Ferreira, João J. Brandão (2009), *Em Nome da Pátria*, Lisboa, Livros d’Hoje.
- Ferreira, José Medeiros (1992), *Portugal na Conferência da Paz*, Lisboa, Quetzal Editores.
- _____ (1996), *O Comportamento Político dos Militares. Forças Armadas e Regimes Políticos em Portugal no século XX*, Lisboa, Editorial Estampa.
- _____ (1998), “Relações entre forças armadas e o poder político – um balanço da situação no século XX”, em Nuno Severiano Teixeira (org.), *Portugal e a Guerra: História das Intervenções Militares Portuguesas nos Grandes Conflitos Mundiais (Séculos XIX-XX)*, Lisboa, Ed. Colibri.
- _____ (2006), *Cinco regimes na política internacional*, Lisboa, Presença.
- Fonseca, Ana Mónica (2007), *A Força das Armas: o Apoio da República Federal da Alemanha ao Estado Novo*, Lisboa, Instituto Diplomático.
- Fraga, Luís Alves (2004), *A Força Aérea na Guerra em África: Angola, Guiné e Moçambique (1961-1974)*, Lisboa, Prefácio.
- Fuller, J. F. C. (2002), *A Conduta da Guerra*, Rio de Janeiro, Bibliex.
- Garcia, Francisco Proença (2003), *Análise Global de uma Guerra: Moçambique 1964-1974*, Lisboa, Prefácio.
- Gavin, James M. (1958), *War and Peace in the Space Age*, New York, Harper & Bros.
- Gomes, Carlos M. (2002), *Moçambique (1970) – Operação Nó Górdio*, Lisboa, Prefácio.
- Gomes, Carlos de Matos e Fernando Farinha (2001), *Guerra Colonial: Um Repórter em Angola*, Lisboa, Diário de Notícias.
- Hayward, Joel (2009), “Air Power and Insurgency: Some Preliminary Thoughts”, em Joel Hayward, *Air Power, Insurgency and the “War on Terror”*, Cranwell, Royal Air Force Centre for Air Power Studies.
- Henriques, Mendo Castro e Gonçalo Mello (2007), *Salazar. Pensamento e Doutrina Política (Textos Antológicos)*, Lisboa, Verbo.
- Horwood, Ian (2006), *Interservice Rivalry and Airpower in the Vietnam War*, Arkansas, Combat Studies Press.
- Hurley, Alfred (2009), *Billy Mitchell: Crusader for Air Power*, Indiana, Indiana University Press.
- Kemp, Anthony (2001), *The SAS: Savage Wars of Peace, 1947 to the Present*, London, Penguin.
- Kinsella, Helen M. (2011), *The Image before the Weapon: A Critical History of the Distinction between Combatant and Civilian*, Nova Iorque, Cornell University Press.
- Kohn, Hans (1971), *Nationalism: its meaning and history*, Nova Iorque, Van Nostrand.
- Larson, Eric et al (2008), “Assessing Irregular Warfare: A Framework for Intelligence Analysis”, Santa Monica: RAND Corporation.
- Longoria, Michael (1992), *A Historical View of Air Policing Doctrine*, Montgomery, Air University Press.
- Lopes, Mário Canongia e José Manuel Costa (1989), *Os Aviões da Cruz de Cristo: 75 anos de aviação militar em Portugal*, Lisboa, Dinalivro.
- _____ (2001), *Os aviões da Cruz de Cristo*, Lisboa, Dinalivro.
- Luttwak, Edward (1985), *The Pentagon and the Art of War*, New York, Touchstone Books.
- Louis, William Roger (2007), *Ends of British Imperialism: The Scramble for Empire, Suez, and Decolonization*, Londres, I. B. Tauris.
- Machado, Miguel (2003), *Tropas Para-Quedistas: A História dos Boinas Verdes (1955-2003)*, Lisboa, Prefácio.
- Macedo, Ernesto Ferreira de (1988), *Subsídios para o Estudo do Esforço Militar Português na Década de 50: Os Compromissos com a OTAN*, vol. I e II, Lisboa, Estado-Maior do Exército.

- Magalhães, José Calvet (1996), *Portugal e as Nações Unidas. A Questão Colonial (1955-1974)*, Lisboa, IEEI.
- Marcum, John (1969), *The Angolan Revolution: The Anatomy of an Explosion (1950-1962)*, I, Cambridge, MIT Press.
- Martelo, David (1999), *A espada de dois gumes, as Forças Armadas do Estado Novo (1926-1974)*, Mem Martins, Publicações Europa-América.
- Mateus, Dalila Cabrita e Álvaro Mateus (2011), *Angola 61 guerra colonial: causas e consequências*, Lisboa, Leya.
- Mathias, Marcello (1984), *Correspondência Marcello Mathias-Salazar, 1947-1968*, Lisboa, Difel.
- Mattoso, José (1998), *A Identidade Nacional*, Lisboa, Gradiva.
- Maxwell, Kenneth (1982), "Portugal and Africa: the last empire", em Prosser Gifford e William Louis (orgs.), *The Transfer of Power in Africa: Decolonization 1940-1960*, New Haven: Yale University Press.
- Meilinger, Phillip (2009), "Starting with a Blank Sheet: Principles of War for a new Century", em Joel Hayward, (org.), *Air Power, Insurgency and the "War on Terror"*, RAF College, RAF Centre for Air Power Studies.
- Milton, Arnold e Walt Berkovski (2011), *Irregular Warfare: Strategy and Considerations*, Nova Iorque, Nova Science Pub Incorporated.
- Moreira, Adriano (1976), *A Europa em Formação: A Crise do Atlântico*, vol. IV, São Paulo, Editora Resenha Universitária.
- _____ (1999), *Estudos da Conjuntura Internacional*, Lisboa, Dom Quixote.
- _____ (2005), *Teoria das Relações Internacionais*, Coimbra, Edições Almedina.
- Morris, Evelyn (2009), "Techniques and Gadgets, Hearts and Minds: An Analysis of operation Ranch Hand", em Joel Hayward (org.), *Air Power, Insurgency and the "War on Terror"*, RAF College, RAF Centre for Air Power Studies.
- Mumford, Andrew e Caroline Kennedy-Pipe (2009), "Unnecessary or Unsung? The Strategic Role of Air Power in Britain's Colonial", em Joel Hayward (Org.), *Air Power, Insurgency and the "War on Terror"*, RAF College, RAF Centre for Air Power Studies.
- Nagl, John (2002), *Counterinsurgency Lessons from Malaya and Vietnam*, Westport, Praeger.
- Newsinger, John (2002), *British Counter-insurgency: From Palestine to Northern Ireland*, Basingstoke, Macmillan.
- Nogueira, Franco (1961), *As Nações Unidas e Portugal*, Lisboa, Ática.
- _____ (1979), *Diálogos Interditos*, vol. I e II, Lisboa, Editorial Intervenção.
- _____ (1986), *Um Político Confessa-se: Diário, 1960-1968*, Porto, Livraria Editora Civilização.
- _____ (2001a), *O Estado Novo*, Porto, Civilização Editora.
- _____ (2001b), *Salazar: o ataque (1945-1958)*, vol. IV, Porto, Civilização Editora.
- _____ (2001c), *Salazar: o último combate (1964-1970)*, vol. VI, Porto, Civilização Editora.
- Nunes, António (2005), *Angola 1961: Da Baixa do Cassange a Nanbuangongo*, Lisboa, Prefácio.
- Oliveira, César (1989), "Oliveira Salazar e a Política Externa Portuguesa: 1932/1968", em A. E. Duarte Silva (org.), *Salazar e o Salazarismo*, Lisboa, Publicações Dom Quixote.
- _____ (1995), *Cem Anos nas Relações Luso-Espanholas*, Lisboa, Cosmos.
- Oliveira, Hermes de Araújo (1986), *Guerra Revolucionária*, Lisboa, Edição Provada.
- Oliveira, Pedro Aires (2007), *Os Despojos da Aliança: A Grã-Bretanha e a questão colonial portuguesa (1945-1975)*, Lisboa, Tintas da China.

- Oliveira, Rogério (1997), *Comemorações dos 75 anos da primeira travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro por Gago Coutinho e Sacadura Cabral*, Lisboa, Academia de Marinha.
- Omissi, David (1990), *Air Power and Colonial Control: The Royal Air Force (1919-1939)*, Manchester, Manchester University Press.
- Pach, Chester (1991), *Arming the Free World: The Origins of the United States Military Assistance Program (1945-1950)*, Chapel Hill, University of North Carolina Press.
- Pacheco, António Tello *et all* (2002), *Força Aérea 50 anos*, Lisboa, Comissão Histórico-Cultural da Força Aérea Portuguesa.
- Pape, A. Robert (1996), *Bombing to Win: Air Power and Coercion in War*, Ithaca, NY, Cornell University Press.
- Parton, Neville (2009), “Air Power and Insurgency: early RAF doctrine”, em Joel Hayward (org.), *Air Power, Insurgency and the “War on Terror”*, RAF College, RAF Centre for Air Power Studies.
- Pedreira, Jorge (1998), “As invasões francesas e o seu impacto na economia e sociedade”, em Nuno Severiano Teixeira (org.), *Portugal e a Guerra: História das Intervenções Militares Portuguesas nos Grandes Conflitos Mundiais (Séculos XIX-XX)*, Lisboa, Ed. Colibri.
- Pélissier, René (1977), *Les Guerres Grises: Resistance et Revoltes en Angola (1845-1941)*, Orgeval, Pélissier.
- Pereira, André (1959), *O Ultramar Português no Plano Mundial*, Lisboa, Sociedade de Geografia.
- Petit, Edmund (1997), *Nouvelle Histoire Mondiale de l'Aviation*, s.l., Albin Michel.
- Pinto, António (2001), *O Fim do Império Português. A Cena Internacional, a Guerra Colonial e a Descolonização, 1961-1975*, Lisboa, Livros Horizonte.
- Powle, Philip (1989), *Pilots and Rebels*, London, Brassey's.
- Prazeres, Jorge (2006), *Escola de Tropas Para-Quedistas: 50 Anos (1956-2006)*, Praia do Ribatejo, E.T.P.
- Ribeiro, António (2011), “Organização Superior de Defesa Nacional. Reformas da República (1911-1913)”, Loures, Diário de Bordo.
- Ribeiro, Orlando (1991), *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora.
- Rodrigues, Joaquim (1996), “Concepção e Desenvolvimento da Estratégia Operacional Face à Ecloração da Conflitualidade nas Ex-Colónias Portuguesas. A Mudança de um Esforço Estratégico em Angola”, comunicação apresentada no âmbito do Seminário *As Campanhas de África e a Estratégia Nacional*, IAEM, 11-13 Dezembro 1996, Lisboa.
- Rodrigues, José M. Bettencourt *et all* (1977), *África: A Vitória Traída*, Lisboa, Intervenção.
- Rodrigues, Luís Nuno (2002), *Salazar-Kennedy: A Crise de uma Aliança. As Relações Luso-Americanas entre 1961 e 1963*, Lisboa, Editorial Notícias.
- _____ (Abril de 2004), “«Orgulhosamente Sós»? Portugal e os Estados Unidos no início da década de 1960”, comunicação apresentada ao 22º Encontro de Professores de História da Zona Centro com o tema *Política Externa e Política de Defesa Portuguesa*, Abril de 2004, Caldas da Rainha.
- _____ (2005), *No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939-1949)*, Lisboa, Prefácio.
- Rosas, Fernando (1995), *Portugal entre a Paz e a Guerra: estudo do impacte da II Guerra Mundial na economia e na sociedade portuguesa (1939-1945)*, Lisboa, Editorial Estampa.
- _____ (1998), “O Estado Novo (1926-1974)”, em José Mattoso (org.), *História de Portugal*, vol. VII, Lisboa, Editorial Estampa.
- _____ (2003), *Pensamento e acção Política: Portugal Século XX (1890-1976)*, Lisboa, Editorial Notícias.
- Salazar, António de Oliveira (1967), *Discursos e Notas Políticas*, vols. I-II-III-IV-V, Coimbra, Coimbra Editora.

- Schneidman, Witney (2005), *Confronto em África: Washington e a Queda do Império Colonial Português*, Lisboa, Tribuna da História.
- Sivakumaran, Sandesh (2012), *The Law of Non-International Armed Conflict*, Oxford, Oxford University Press.
- Spínula, António (1978), *País Sem Rumor: Contributo para a história de uma revolução*, Lisboa, Editorial SCIRE.
- Telo, António José (1992), “Modelos e Fases do Império Português 1890-1961” (SEPARATA), em Hipólito de la Cruz TORRE, (org.), *Portugal, Espanha y Africa en los Últimos Cien Años (IV Jornadas de Estudios Luso-Espanholes)*, Mérida, Universidad Nacional de Educación a Distancia.
- _____ (1993), *Os Açores e o Controlo do Atlântico*, Lisboa, Edições Asa.
- _____ (1994), “Portugal e a formação da NATO: contributo para uma história por fazer”, em Joaquim Serrão e Jorge Macedo (orgs.), *Estudos em Homenagem a Jorge Borges de Macedo*, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, pp. 525-547.
- _____ (1996), *Portugal e a NATO: o reencontro da tradição atlântica*, Lisboa, Edições Cosmos.
- _____ (2007), “Os Açores e a neutralidade portuguesa na 2.^a Guerra Mundial”, comunicação apresentada no colóquio *Os Açores e a Segunda Guerra Mundial: colóquio internacional comemorativo dos 60 anos sobre a capitulação alemã*, Instituto Açoriano de Cultura, 7 de Maio de 2005, Angra do Heroísmo.
- Teixeira, Nuno Severiano (1998), “Portugal na «Grande Guerra» 1914-1918. As razões da entrada e os problemas de conduta”, em Nuno Severiano Teixeira (org.), *Portugal e a Guerra: História das Intervenções Militares Portuguesas nos Grandes Conflitos Mundiais (Séculos XIX-XX)*, Lisboa, Ed. Colibri.
- Themido, João Hall (1995), *Dez Anos em Washington, 1971-1981: as verdades e os mitos nas relações luso-americanas*, Lisboa, Dom Quixote.
- Torgal, Luís Reis (1989), *História e Ideologia*, Coimbra, Livraria Minerva.
- VVAA (1988), *Resenha Histórico-Militar das Campanhas de África: 1961-1974*, vols. I e II, Lisboa, Estado-Maior do Exército.
- Von Der Heydte, Friederich (1990), *A Guerra Irregular Moderna*, Rio de Janeiro, Bibliex.
- White, Nicholas (1999), *Decolonisation: the British experience since 1945*, Londres, Longman.
- Wilmshurst, Elizabeth (2012), *International Law and the Classification of Conflicts*, Oxford, Oxford University Press.

2.2 Artigos em Publicações Periódicas

- Abecassis, José Krus (Set/Out 1993), “A Génese dos Transportes Aéreos Militares: as Limitações, a Ordem Lógica e a Competência Técnica, 1947-62”, *Mais Alto*, (295).
- Araújo, Luís Evangelista (1987), “Poder Aéreo”, *Boletim do Instituto de Altos Estudos Militares*, (17).
- Araújo, Yann (Jul/Ago 2007), “De Vila Nova da Rainha a Sintra (1912-1920): O Primeiro Campo de Aviação”, *Mais Alto*, (368), pp. 24-29.
- _____ (Mai/Jun 2012), “1912-2012: 100 Anos passados sobre o projecto fundador da Aviação da Aviação Militar em Portugal”, *Mais Alto*, (397), pp. 25-30.
- _____ (Jul/Ago 2012), “Nos 60 Anos da Força Aérea Portuguesa a Visão Fundadora”, *Mais Alto*, (398), pp. 11-14.
- Artaud, Denise (1977), “Aux origines de l'atlantisme: la recherche d'un équilibre européen au lendemain de la première guerre mondiale”, *Relations internationales*, (10), pp. 115-126.

- Barros, Machado (Mar/Abr 1984), “A Terceira Região Aérea e a Defesa do Ultramar Oriental”, *Mais Alto*, (228), pp. 36-43.
- Bessa, Carlos (Ago/Set 1972), “Angola: A Luta contra a Subversão e a Colaboração Civil-Militar”, *Revista Militar*, pp. 421-434.
- Bispo, António (Abr/Mai 1989), “Algumas Questões Elementares Sobre Estratégia Aérea”, *Nação e Defesa*, (50).
- _____ (Dez 2010), “A Participação da Força Aérea na Guerra de África (1961-1975)”, *Revista Militar*, pp. 1377-1405.
- Cann, John (Jan 2011), “Baixa do Cassange Catalyst for righting a wrong”, *Revista Militar*, (2508), pp. 17-47.
- Cardoso, Adelino (Nov/Dez 2006), “A Guerra do Petróleo: O bloqueio naval ao porto da cidade da Beira”, *Mais Alto*, (363), pp. 44-47.
- Correia, José Manuel (Jan/Fev 2006), “A Guerra do Algodão: As Primeiras Missões Ofensivas da Força Aérea Portuguesa em África”, *Mais Alto*, (358), pp. 40-44.
- _____ (Mai/Jun 2007), “Os FIAT G-91 ao ataque na Guiné: Operação Barracuda”, *Mais Alto*, (367), pp. 22-26.
- _____ (Set/Out 2007), “E Sempre Vila Nova da Rainha”, *Mais Alto*, (369), pp. 24-29.
- _____ (Mai/Jun 2009), “1950-52. A Força Aérea Portuguesa e a Influência Americana na Sua Génese”, *Mais Alto*, (379), pp. 37-40.
- _____ (Mai/Jun 2010), “FIAT G-91/R4 em Moçambique – 4ª Parte”, *Mais Alto*, (388), pp. 34-40.
- _____ (Jul/Ago 2011), “STRELA: A ameaça ao domínio dos céus no ultramar português – 1ª Parte”, *Mais Alto*, (392), pp. 32-42.
- _____ (Set/Out 2011), “STRELA: A ameaça ao domínio dos céus no ultramar português – 2ª Parte”, *Mais Alto*, (393), pp. 24-33.
- _____ (Nov/Dez 2011), “STRELA: A ameaça ao domínio dos céus no ultramar português – 3ª Parte”, *Mais Alto*, (394), pp. 32-36.
- _____ (Jan/Fev 2013), “MDAP: A génese da Força Aérea nos Anos de 1950, Parte I”, *Mais Alto*, (401), pp. 20-25.
- _____ (Mar/Abr 2013), “MDAP: A génese da Força Aérea nos Anos de 1950, Parte II”, *Mais Alto*, (402), pp. 15-23.
- Ferreira, Amadeu José, “Contribuição da Força Aérea para uma doutrina e uma solução militar”, *Revista do Ar*, (270), pp. 344-348.
- Ferreira, José (2007), “As Reformas das Forças Armadas Portuguesas: Da época contemporânea até ao fim das campanhas de África do Século XX”, *Instituto Português da Conjuntura Estratégica*, XVI.
- _____ (1993), “Características históricas da política externa portuguesa entre 1890 e a entrada na ONU”, *Política Internacional*, I, (6).
- Ferreira, Pedro Manuel (Mar/Abr 2004), “FAV - Formações Aéreas Voluntárias - Uma Singularidade no Teatro de Guerra Africano - Parte I”, *Mais Alto*, (348), pp. 25-36.
- _____ (Mai/Jun 2004), “FAV - Formações Aéreas Voluntárias - Uma Singularidade no Teatro de Guerra Africano - Parte II”, *Mais Alto*, (349), pp. 30-41.
- Freire, João (Fev/Mar 2007), “No Centenário do Nascimento de Carlos Silva Freire: O último general português morto no comando de tropas em campanha”, *Revista Militar*, (2461/2462), pp. 205-250.
- Leal, Fernando (Ago/Set 2011), “A Guerra Irregular – A Conspiração do Silêncio no Século XXI?”, *Revista Militar*, (2515/2516), pp. 125-135.

- Leandro, Jaime (1963), “As Acções Contra-Revolucionárias e a sua Técnica”, *Revista Militar*, pp. 54-55.
- Lopes, Mário Canongia (Fev/Mar 1998), “Dakotas: Aviões Bimotores de Transporte da FAP, 1944-1977 – Parte II”, *Mais Alto*, (311), pp. 33-35.
- _____ (Mar/Abr 2000), “Os Liberators e os Primeiros Skymaster - Aviões Quadrimotores de Transporte da Aviação Militar Portuguesa (1943-1951) – Parte I”, *Mais Alto*, (324).
- _____ (Mai/Jun 2000), “Os Últimos Skymasters - Aviões Quadrimotores de Transporte da Aviação Militar Portuguesa – Parte II”, *Mais Alto*, (325).
- Matos, José (Jan/Fev 2013), “A História Secreta dos Mirage Portugueses – Parte II”, *Mais Alto*, (401), pp. 25-29.
- Maxwell, Kenneth (1985), “As colónias portuguesas e a sua descolonização”, *Revista Crítica de Ciências Sociais*, (15/16/17), pp. 524-532.
- Melo, Carlos Galvão (Dez 2004), “Missão a Moçambique”, *Mais Alto*, (351), pp. 38-39.
- Miranda, Brochedo (Nov/Dez 2000), “A Utilização da Arma Aérea na Luta Anti-Guerrilha”, *Mais Alto*, (324), pp. 16-23.
- Monteiro, Rui (Set/Out 1992), “Recordando os Noratlas”, *Mais Alto*, (279), pp. 11-13.
- _____ (1993), “Transporte Aéreo na FAP. Do Zero ao 707”, *Mais Alto*, (283).
- Moura, Augusto (Mar/Abr 1984), “Testemunhos do Norte de Angola (1961-1962)”, *Mais Alto*, (228), pp. 48-50.
- Neto, Manuel Diogo (Out 1961), “Acontecimentos no Norte de Angola”, *Mais Alto*, (30), pp. 24-25,29.
- _____ (Mar/Abr 1984), “A Força Aérea em África (1961-74)”, *Mais Alto*, (228), pp. 12-20.
- Oliveira, Hermes de Araújo (1963), “A Resposta à Guerra Subversiva, Subversão e Contra-Subversão”, *Estudos de Ciências Políticas e Sociais*, (62), pp. 50-60.
- Oliveira, Fernando (Nov 2959), “Fabricação de Aviões Ligeiros”, *Mais Alto*, (7), pp. 1, 9-10.
- Read, Derek (Mar/Jun 2010), “*Airpower in COIN: Can Airpower Make a Significant Contribution to Counter-Insurgency?*”, *Defence Studies*, X, (1/2).
- Pinto, Renato (Fev/Mar 2012), “«A Linha Aérea Imperial»”, *Revista Militar*, (2521/2522), pp. 195-204.
- Resende, Fernando (Mar/Abr 1984), “A Força Aérea em Angola (1960/1963)”, *Mais Alto*, (237), pp. 20-30.
- Rocha, Alexandre (2009), “As pressões dos Aliados e a evolução da política externa portuguesa entre 1942 e 1943: da neutralidade à colaboração”, *Revista de História da Biblioteca Nacional*, (161), pp. 113-144.
- Rocha, Alfredo Ramos (Abril de 1989), “Portugal e a defesa ocidental: problemas militares e estratégicos”, *Proserpina*, (8), pp. 68-77.
- Rodrigues, César (Mai/Jun 2010), “Douglas C-47 Dakota e C-54 Skymaster”, *Mais Alto*, (385), pp. 34-36.
- Rodrigues, Luís Nuno (Março de 2004), “Missão Impossível: O Plano Anderson e a Questão Colonial Portuguesa em 1965”, *Relações Internacionais*, (1).
- Samuels, Michael e Haykin, Stephen (1979), “The Anderson Plan: An American Attempt to Seduce Portugal Out of Africa”, *A Journal of World Affairs*, XXIII, (3), pp. 649-669.
- Silva, Douglas (2009), “A oposição no exílio e a memória da «resistência» ao Estado Novo em São Paulo”, *Revista Migrações: Número Temático Migrações entre Portugal e América Latina*, (5), pp. 239-254.

2.3 Artigos em Publicações Periódicas de Fonte Digital

- Alexandre, Manuel Valentim (1996), “Questão nacional e questão colonial em Oliveira Martins”, *Análise Social*, XXXI, (135), pp. 183-201, [Em linha], Lisboa, Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa [consult. 25 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://analisesocial.ics.ul.pt>>.

- _____ (2005), “A Descolonização Portuguesa em Perspectiva Comparada”, pp. 31-59, [Em linha], Lisboa, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa [consult. 15 Maio 2013], disponível em WWW: <cprepmauss.com.br>.
- Anon. (s.a.), “Foreign Relations, 1952-1954”, VI, pp. 1723-1757, [Em linha], United States Department of State [consult. 25 Fevereiro 2013], disponível em WWW: <http://uwdc.library.wisc.edu/collections/>.
- Araújo, António e António Duarte Silva (2009), “O uso de NAPALM na Guerra Colonial - quatro documentos”, *Relações Internacionais*, (22), pp. 121-139, [Em linha], Lisboa, IPRI [consult. 05 Maio 2013], disponível em: WWW: <http://www.scielo.gpeari.mctes.pt>.
- Bastos, Cristiana (1998), “Tristes trópicos e alegres luso-tropicalismos: das notas de viagem em Lévi-Strauss e Gilberto Freyre”, *Análise Social*, XXXIII, (146/147), pp. 414-432, [Em linha], Lisboa, RICSUL [consult. 29 Outubro 2012], disponível em WWW: <http://analisesocial.ics.ul.pt>.
- Dean, David (Jul/Ago 1983), “Air Power in Small Wars the British Air Control Experience”, *Air University Review*, [Em linha], Air and Space Power Journal [consult. em 30 Março 2012], disponível na WWW: <http://www.airpower.maxwell.af.mil>.
- Fraga, Luís Alves (2012), “A Força Aérea Portuguesa: uma realidade militar e sociológica (1952-1974) – reflexões”, Luísa Tiago Oliveira e João Freire (org.), *Militares e Sociedade, Marinha e Política: Um Século de História*, pp. 75-91, [Em linha], Lisboa, ISCTE-IUL, [consult. 30 Março 2013], disponível em WWW:<http://hdl.handle.net>.
- Moreira, Adriano (2000), “Situação Internacional Portuguesa”, *Análise Social*, XXXV, (154/155), pp. 315-326, [Em linha], Lisboa, Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa [consult. 25 Outubro 2012], disponível em WWW: <http://analisesocial.ics.ul.pt>.
- Myers, Frank (2000), “Harold Macmillan’s ‘Winds of Change’ Speech: A Case Study in Rhetoric of Policy Change”, *Rhetoric & Public Affairs*, III, (4), pp. 555-575, [Em linha], Michigan, Michigan State University Press [consult. 12 Janeiro 2013], disponível em WWW: <http://muse.jhu.edu>.
- Radley, James (2011), “Air Power is Only of Limited Use in COIN Campaigns. Is this Statement Valid for British COIN Operations between 1945 and 1976?”, *The Defence Academy Yearbook 2011: A Selection of Commended Essays*, [Em linha], UK, Defense Academy [consult. em 25 Março 2012], disponível na WWW: <https://da.mod.uk >.
- Richardson, Louise (1992), “Avoiding and incurring losses: decision-making in the Suez Crisis”, *International Journal*, XLVII, (2), pp. 307-401, [Em linha], St Andrews, School of International Relations of University of St Andrews [consult. 25 Outubro 2012], disponível em WWW: <http://jstor.org>.
- Rosas, Fernando (1994), “Estado Novo e desenvolvimento económico (anos 30 e 40): uma industrialização sem reforma agrária”, *Análise Social*, XXIV, (128), pp. 871-887, [Em linha], Lisboa, Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa [consult. 25 Outubro 2012], disponível em WWW: <http://analisesocial.ics.ul.pt>.
- Silva, A. E. Duarte (1995), “O litígio entre Portugal e a ONU (1960-1974)”, *Análise Social*, XXX, (130), pp. 5-50, [Em linha], Lisboa, Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa [consult. 29 Outubro 2012], disponível em WWW: <http://analisesocial.ics.ul.pt>.
- Simpson, Jay G. (1999), “Not By Bombs Alone: Lessons From Malaya”, *Joint Forces Quarterly*, (22), [Em linha], Washington, National Defense University Press [consult. em 30 Março 2012], disponível na WWW: <http://www.ndu.edu >.

- Stuwe, Ronald F. (2006), “One Step Back, Two Steps Forward: An Analytical Framework for Airpower in Small Wars”, *Air and Space Journal*, [Em linha], [consult. em 31 Março 2012], disponível na WWW: <<http://www.airpower.maxwell.af.mil>>.
- Teixeira, Nuno S. (1993), “Da Neutralidade ao Alinhamento: Portugal na Fundação do Pacto do Atlântico”, *Análise Social*, XXVIII, (120), pp. 62-75, [Em linha], Lisboa, Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa [consult. 25 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://analisesocial.ics.ul.pt>>.
- Telo, António J. (1995), “Portugal e a NATO: dos Pirenéus a Angola”, *Análise Social*, XXX, (134), pp. 947-973, [Em linha], Lisboa, Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa [consult. 29 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://analisesocial.ics.ul.pt>>.
- Torgal, Luís Reis e Amadeu Homem (1982), “Ideologia salazarista e «cultura popular» – análise da biblioteca de uma cada do povo”, *Análise Social*, XVIII, (72/73/74), pp. 1437-1464 [Em linha], Lisboa, Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa [consult. 29 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://analisesocial.ics.ul.pt>>.
- Woollacott, John (1983), “A luta pela libertação nacional na Guiné-Bissau e a revolução em Portugal”, *Análise Social*, XIX, (77/78/79), pp. 1131-1155, [Em linha], Lisboa, Revista do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa [consult. 13 Maio 2013], disponível em WWW: <<http://analisesocial.ics.ul.pt>>.

2.4 Monografias de Fonte Digital

- Anon. (2009), *Field Manual 3-24.2: Tactics in Counterinsurgency*, [Em linha], Washington, Headquarters Department of the Army [consult. 20 Dezembro 2012], disponível em WWW: <<http://train.army.mil>>.
- Anon. (2009), *Joint Publication 3-24: Counterinsurgency Operations*, [Em linha], Washington, US Joint Forces Command [consult. 20 Dezembro 2012], disponível em WWW: <<http://dtic.mil/doctrine>>.
- Anon. (2010), *Special Forces Unconventional Warfare*, [Em linha], Washington, Department of the Army [consult. 29 Outubro 2012], disponível em WWW: <<http://globalciviliansforpeace.com>>.
- Anon. (2006), *Tentative Manual for Countering Subversive Threats: An Updated Approach to Counterinsurgency Operations*, [Em linha], Department of the Navy, Marine Corps Combat Development Command [consult. 21 Janeiro 2013], disponível em WWW: <<http://www.fas.org>>.
- Anon. (4 de Abril de 1949), *TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE*, [Em linha], Washington D.C., [consult. 12 Junho 2013], disponível em WWW: <<http://www.nato.htm>>.
- Beck, Glen (s.a.), *Offensive Air Power in Counter-Insurgency Operations: Putting Theory into Practice*, [Em linha], Royal Australian Air Force, Air Power Development Centre [consult. em 01 Março 2012], disponível em WWW: <<http://airpower.airforce.gov.au>>.
- Bolkcom, Christopher e Kenneth Katzman (2005), *Military Aviation: Issues and Options for Combating Terrorism and Counterinsurgency*, [Em linha], Air University, Air University [consult. em 25 Março 2012], disponível na WWW: <<http://www.au.af.mil>>.
- Crawshaw, Michael (s.a.), *The Evolution of British COIN - JDP 3-40 Web Pages*, [Em linha], Londres, Ministério da Defesa, [consult. em 4 Abril 2012], disponível na World Wide Web: <<http://www.mod.uk>>.
- Ritchie, Sebastian (s.a.), *The RAF, Small Wars and Insurgencies: Later Colonial Operations, 1945-1975*, [Em linha], Wiltshire, Centre for Air Power Studies, Royal Air Force [consult. 28 Janeiro 2012], disponível em WWW: <airpowerstudies.co.uk>.

ANEXOS

Quadro 4.1: Carga e passageiros transportados em missões operacionais na 2ª RA entre 1961-74⁴⁵¹.

ANO	CARGA TRANSPORTADA (Kg)	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS
1961	3.307.389	8.176
1962	4.333.943	30.884
1963	4.104.660	35.657
1964	4.205.356	46.058
1965	3.077.303	41.812
1966	3.096.709	37.753
1967 ⁴⁵²	1.868.896	28.433
1968	4.262.560	54.573
1969	3.874.081	54.929
1970	4.065.130	64.881
1971	4.108.321	95.818
1972	3.371.935	85.101
1973	3.290.797	77.801
1974 ⁴⁵³		12.245 ⁴⁵⁴
TOTAL	44.967.080	661.876

⁴⁵¹ Cf. *Relatório do Comando da 2ª RA*, do período de 1961 a 1974, Arquivo Histórico da Força Aérea, Sala 355, Prateleiras B1 e B2, Caixas 9/A, 1/A, 2/A, 3/A, 4/A, 55, 71, 74, 75, 78, 79, 80, 83, 90.

⁴⁵² Dados referentes apenas aos meses de Março a Novembro.

⁴⁵³ Estes valores correspondem apenas ao primeiro semestre. Os dois Relatórios de Comando trimestrais não referem os valores para a carga transportada.

⁴⁵⁴ O valor de passageiros corresponde ao transporte na ligação Lisboa/Luanda.

Quadro 4.2: Número médio anual de aeronaves atribuídas à 2ª RA entre 1961-74⁴⁵⁵.

NÚMERO MÉDIO ANUAL DE AERONAVES ATRIBUÍDAS À 2ª RA ⁴⁵⁶																	
	Nora	PV-2	P2V5	C-45	C-47	F-84G	CESSNA	T-6	DO-27	AUST	AL II	AL III	SA-330	B-26	TOTAL	Nº VOOS	H. VOO
1961	7	12	2	2	1	12		16	9	4	4				69	12586	28652
1962	8	9	2	2	1	11		16	20	15	6				90	13584	29548
1963	9	9	2	2	1	21		16	29	28	6	12			135	14518	30266
1964	8	9	2	2	1	18		19	24	31	6	15			135	17045	35153
1965	8	9	2	2	2	16		24	30	30		17			140	19628	33845
1966	8	9	2	2	2	16		24	30	30		19			142	19120	32865
1967	9	9	2	4	4	15		26	30	30		12			141	18985	30856
1968	9	9		4	4	14		26	30	28		24			148	31125	30468
1969	9	9		4	4	12		25	29	27		21			140	31956	31206
1970	10	12		4	4	9	1	23	42	25		24	5		159	33701	34019
1971	10	13		4	4	7	2	22	41	26		37	6		172	41416	36427
1972	9	12		4	4	3	3	21	39	24		32	6	4	161	43682	36189
1973	9	6		4	4		1	18	36	23		31	6	6	144	40873	34709
1974	3	6		4	4		1	18	36			31	6	6	115	41599	34956
															TOTAL	379818	459159

⁴⁵⁵ Cf. Relatório do Comando da 2ª RA, do período de 1961 a 1974, Arquivo Histórico da Força Aérea, Sala 355, Prateleiras B1 e B2, Caixas 9/A, 1/A, 2/A, 3/A, 4/A, 55, 71, 74, 75, 78, 79, 80, 83, 90.

⁴⁵⁶ As células do quadro preenchidas a sombreado, indica que nesse ano a respectiva aeronave já não operava no território.

Quadro 4.3: Taxa anual média de prontidão das aeronaves na 2ª RA entre 1968-73⁴⁵⁷.

TAXAS ANUAL MÉDIA DE PRONTIDÃO							
ANO	AERONAVES	ATRIBUÍDAS	DISPONÍVEIS	PRONTAS		Nº SAÍDAS	H. VOO
			(% DAS ATRIBUÍDAS)	(% DAS ATRIBUÍDAS)			
1968	NORA	9	56%	34%		3665	3787
	PV-2	9	67%	54%		802	1987
	C-45	4	75%	50%		516	1236
	C-47	4	69%	60%		203	673
	F-84	14	71%	57%		911	2010
	T-6	26	54%	50%		3233	5943
	DO-27	30	50%	33%		4319	6346
	AUST	28	83%	69%		2908	4170
AL III	24	59%	53%		2402	4316	
MÉDIA ANUAL		148	65%	50%	TOTAIS	18959	30468
1969	NORA	9	53%	36%		2346	3408
	PV-2	9	70%	56%		1332	2376
	C-45	4	69%	54%		542	898
	C-47	4	56%	44%		526	899
	F-84	12	64%	46%		994	1552
	T-6	25	74%	64%		2397	3927
	DO-27	29	69%	53%		6902	7837
	AUST	27	70%	59%		6858	5751
AL III	21	50%	41%		3812	4558	
MÉDIA ANUAL		140	64%	50%	TOTAIS	25709	31206
1970	NORA	10	53%	35%		2338	3429
	PV-2	12	71%	47%		983	1914
	C-45	4	75%	46%		741	1058
	C-47	4	63%	53%		541	930
	CESSNA					16	21
	F-84	9	71%	53%		868	1360
	T-6	23	84%	72%		2633	3311
	DO-27	42	76%	59%		13088	11209
	AUST	25	63%	50%		5702	4647
	AL III	24	72%	59%		6763	6061
	SA-330	5	50%	25%		88	79
MÉDIA ANUAL		159	68%	52%	TOTAIS	33761	34019
1971	NORA	10	60%	30%		2312	3617
	PV-2	13	61%	32%		1138	1513
	C-45	4	56%	50%		888	991
	C-47	4	75%	50%		542	914

⁴⁵⁷ Cf. *Relatório do Comando da 2ª RA*, do período de 1961 a 1974, Arquivo Histórico da Força Aérea, Sala 355, Prateleiras B1 e B2, Caixas 9/A, 1/A, 2/A, 3/A, 4/A, 55, 71, 74, 75, 78, 79, 80, 83, 90.

	CESSNA	2	100%	100%		134	133
	F-84	7	86%	58%		764	1212
	T-6	22	79%	66%		1616	2080
	DO-27	41	69%	50%		16215	12728
	AUST	26	60%	43%		5319	4351
	AL III	37	80%	66%		10368	8859
	SA-330	6	66%	43%		1627	129
MÉDIA ANUAL		172	72%	52%	TOTAIS	40923	36527
1972	NORA	9	60%	40%		2617	3578
	PV-2	12	77%	44%		1122	1559
	C-45	4	75%	75%		918	1034
	C-47	4	75%	50%		775	1063
	B - 26	4	75%	50%		28	39
	CESSNA	2	50%	25%		442	409
	F-84	3	100%	67%		450	691
	T-6	21	71%	61%		2035	2386
	DO-27	39	68%	47%		11713	9118
	AUST	24	86%	75%		4429	4451
	AL III	32	75%	63%		17533	10413
	SA-330	6	33%	33%		1494	1448
MÉDIA ANUAL		161	70%	52%	TOTAIS	43556	36189
1973	NORA	9	67%	49%		2611	3477
	PV-2	6	85%	54%		1036	1413
	C-45	4	82%	69%		1023	1105
	C-47	4	80%	53%		884	1003
	B - 26	6	79%	44%		317	654
	CESSNA	1	50%	47%		107	78
	F-84	2	100%	83%		80	131
	T-6	18	69%	61%		1991	2185
	DO-27	36	66%	56%		12447	9107
	AUST	23	80%	69%		5229	4362
	AL III	31	70%	53%		13838	9870
	SA-330	6	45%	33%		1310	1324
MÉDIA ANUAL		148	67%	51%	TOTAIS	40873	34709

Quadro 4.4: Situação de pilotos na 2ª RA no período entre 1968-73⁴⁵⁸.

SITUAÇÃO DE PILOTOS		
ANO	PILOTOS EXISTENTES	AERONAVES ATRIBUÍDAS
1968	111	149
1969	107	140
1970	106	160
1971	105	171
1972	96	194
1973	88	157

⁴⁵⁸ Cf. *Relatório do Comando da 2ª RA*, do período de 1961 a 1974, Arquivo Histórico da Força Aérea, Sala 355, Prateleiras B1 e B2, Caixas 9/A, 1/A, 2/A, 3/A, 4/A, 55, 71, 74, 75, 78, 79, 80, 83, 90.

Quadro 4.5: Número e tipo de acções realizadas por aeronave na 2ª RA no período de 1968-73⁴⁵⁹.

NÚMERO E TIPO DE ACÇÕES REALIZADAS POR AERONAVE								
AERONAVE	ACÇÃO	ANO						TOTAL
		1968	1969	1970	1971	1972	1973	
NORD	ATAQUE	0	0	0	0	0	0	0
	TRANSPORTE	1186	0	618	599	709	831	3943
	RECONHECIMENTO	0	623	0	0	0	0	623
	DIVERSAS	35	122	99	101	75	10	442
PV-2	ATAQUE	138	97	144	71	37	10	497
	TRANSPORTE	226	172	227	342	392	360	1719
	RECONHECIMENTO	160	349	172	44	51	40	816
	DIVERSAS	152	452	269	245	167	60	1345
C-45	ATAQUE	0	0	0	0	0	0	0
	TRANSPORTE	368	1	261	273	327	295	1525
	RECONHECIMENTO	3	298	9	0	2	10	322
	DIVERSAS	55	45	59	70	100	66	395
C-47	ATAQUE	21	104	111	52	28	17	333
	TRANSPORTE	95	8	140	115	275	231	864
	RECONHECIMENTO	3	163	1	0	1	4	172
	DIVERSAS	49	103	93	98	73	29	445
F-84	ATAQUE	252	190	173	156	69	3	843
	TRANSPORTE	0	108	0	0	0	0	108
	RECONHECIMENTO	217	0	83	119	65	0	484
	DIVERSAS	46	283	191	129	129	0	778
T-6	ATAQUE	843	324	408	168	269	342	2354
	TRANSPORTE	86	200	97	25	22	4	434
	RECONHECIMENTO	687	95	209	176	212	309	1688
	DIVERSAS	778	668	469	434	659	285	3293
DO-27	ATAQUE	25	46	57	76	67	56	327
	TRANSPORTE	1977	2147	3625	4649	3220	4135	19753

⁴⁵⁹ *Idem., ibidem.*

	RECONHECIMENTO	479	600	928	809	672	563	4051
	DIVERSAS	1038	1688	1874	2193	1677	1111	9581
AUST	ATAQUE	0	0	1	2	0	0	3
	TRANSPORTE	805	89	754	662	866	1139	4315
	RECONHECIMENTO	139	963	19	16	6	8	1151
	DIVERSAS	313	1066	880	814	524	116	3713
AL III	ATAQUE	227	233	306	646	898	1644	3954
	TRANSPORTE	758	276	1834	2775	2424	2536	10603
	RECONHECIMENTO	264	1221	485	542	834	1060	4406
	DIVERSAS	672	1184	1432	2649	2825	1860	10622
CESSNA	ATAQUE	0	0	0	0	0	0	0
	TRANSPORTE	0	0	2	47	132	22	203
	RECONHECIMENTO	0	0	0	0	7	1	8
	DIVERSAS	0	0	10	23	81	16	130
SA - 330	ATAQUE	0	0	0	0	0	0	0
	TRANSPORTE	0	0	29	635	333	539	1536
	RECONHECIMENTO	0	0	0	0	3	1	4
	DIVERSAS	0	0	36	487	443	377	1343
B - 26	ATAQUE	0	0	0	0	13	97	110
	TRANSPORTE	0	0	0	0	7	4	11
	RECONHECIMENTO	0	0	0	0	1	81	82
	DIVERSAS	0	0	0	0	4	33	37

Quadro 4.6: Aeronaves abatidas pelo míssil SA-7 “Sreia” em África⁴⁶⁰.

AERONAVES ALVEJADAS POR SA-7 NA ZACVG E 3ª RA (1973-74)		
AERONAVE	DATA/LOCAL	OBSERVAÇÕES
FIAT G-91	20Mar73/Fronteira Senegal	
DO-27	22Mar73/Bigene	
FIAT G-91	25Mar73/Guileje	Aeronave abatida; piloto sobrevive
T-6G	25Mar73/Guileje	
FIAT G-91	28Mar73/Alia	Aeronave e piloto abatidos
DO-27	06Abr73/Bigene-Guidage	Aeronave e pilotos abatidos
DO-27	06Abr73/Bigene	Aeronave e tripulantes desaparecidos
T-6G	06Abr73/Guidage	Aeronave abatida; piloto sobrevive
FIAT G-91	28Abr73/Cantanhez	
FIAT G-91	11Mai73/Binta	
FIAT G-91	19Mai73/Binta	
FIAT G-91	20Mai73/Binta	
FIAT G-91	02Jun73/Gadamael	
FIAT G-91	06Jun73/Gadamael	
FIAT G-91	06Jun73/Cacoca	
FIAT G-91	10Jun73/Gadamael	
FIAT G-91	30Ago73/Morés	
FIAT G-91	07Set73/Salancaur	
FIAT G-91	22Set73/Binta	
FIAT G-91	30Out73/Salancaur	
FIAT G-91	07Jan74/Bedanda	
FIAT G-91	31Jan74/Copá	Aeronave abatida; piloto sobrevive
FIAT G-91	23Fev74/Binta	
FIAT G-91	09Mar74/Salancaur	
FIAT G-91	16Mar74/Bedanda	
FIAT G-91	16Mar74/Jemberem	
FIAT G-91	24Mar74/Salancaur	

⁴⁶⁰ Cf. Documento oficial do Estado Maior da Força Aérea de Junho de 1974 *apud* Correia, José Manuel (Set/Out 2011), p. 28. Para além das aeronaves militares, são conhecidos pelo menos cinco casos de aeronaves civis alvejadas neste período.

FIAT G-91	24Mar74/Tab. Chauara	
FIAT G-91	05Abr74/Guileje	
FIAT G-91	10Abr74/SE Mueda	
FIAT G-91	14Abr74/Guileje	
C-47	10Mai74/Sare Morés	
C-47	06Mai74/Nancatari	
C-47	15Mai74/Nangololo	
ALOUETTE III	06Jun74/Tab. Baria	

Quadro 4.7: Número médio anual de aeronaves atribuídas à ZACVG entre os anos de 1961-70⁴⁶¹.

NÚMERO MÉDIO ANUAL DE AERONAVES ATRIBUÍDAS ⁴⁶²										
ANO	NORA	F-86F	C-47	FIAT G-91	T-6	DO-27	AUST	AL II	AL III	H. VOO
1961		8								
1962		8								
1963		8						4		
1964		7	2			20		4		
1965			3		19	20		4	3	6351
1966			3	8	20	20			9	13776
1967			3	6	19	19			10	7802
1968 ⁴⁶³			2	8	19	19			10	13038
1969			3	9	19	18			12	6175
1970 ⁴⁶⁴			3	12	18	24			21	17751
1971 ⁴⁶⁵	3									8316
1972	3									32698
1973	3									29420
1974	3									

⁴⁶¹ Cf. “Relatório do Comando” da 1ª RA, do período de 1964 a 1970, Arquivo Histórico da Força Aérea, Sala 335, Prateleiras A1 e A2, Caixas 80, 122-128, 142, 153-155, 338 e 342.

⁴⁶² As células do quadro preenchidas a sombreado, indica que nesse ano a respectiva aeronave já não operava no território. As células preenchidas a tracejado, indica que não foi possível apurar os valores correspondentes.

⁴⁶³ Números relativos apenas segundo semestre.

⁴⁶⁴ Não contempla os quantitativos de Julho e Setembro.

⁴⁶⁵ Números relativos apenas ao primeiro semestre.

Quadro 4.8: Número de horas de voo por aeronave atribuída à ZACVG entre os anos de 1965-72⁴⁶⁶.

HORAS DE VOO POR AERONAVE ⁴⁶⁷													
	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	TOTAL
Noratlas									1138	669			1807
C-47			634	1404	1197	612	1319	842	494	263			6765
DO-27			3131	6277	5236	2447	6150	5223	6070	3056			37590
AL II			425										425
AL III			61	1845	2416	962	5300	4090	4959	2838			22471
T-6			2100	3820	3452	1582	3762	2492	2228	903			20339
FIAT G-91				430	737	563	1220	1111	1187	587			5835

Quadro 4.9: Missões de ataque realizadas pela FAP na ZACVG entre 1965-70⁴⁶⁸.

MISSÕES DE ATAQUE ⁴⁶⁹							
	1965	1966	1967	1968	1969	1970	TOTAL
ATAD			78				78
ATIP	113	596	1328	302	641	1067	4047
ATIR	53	295	138	276	356	657	1775
AESC		269	564	103	232	156	1324
ATAP	52	666	650	88	195	337	1988
ATAC		131	357	204	312	328	1332

⁴⁶⁶ Cf. *Relatório do Comando da 1ª RA*, do período de 1964 a 1970, Arquivo Histórico da Força Aérea, Sala 335, Prateleiras A1 e A2, Caixas 80, 122-128, 142, 153-155, 338 e 342.

⁴⁶⁷ As células do quadro preenchidas a sombreado, indica que nesse ano a respectiva aeronave já não operava no território. As células preenchidas a tracejado, indica que não foi possível apurar os valores correspondentes.

⁴⁶⁸ Cf. *Relatório do Comando da 1ª RA*, do período de 1964 a 1970, Arquivo Histórico da Força Aérea, Sala 335, Prateleiras A1 e A2, Caixas 80, 122-128, 142, 153-155, 338 e 342.

⁴⁶⁹ ATIP – Ataque Independente Planeado; ATIR – Ataque Independente em Reconhecimento; AESC – Ataque em Escolta; ATAP – Ataque em Apoio Próximo; ATAD – Ataque em Apoio Directo; ATAC – Ataque em Apoio Controlado. As células do quadro preenchidas a tracejado, indicam que não foi possível apurar os valores correspondentes.

Quadro 4.10: Consumo de combustível e lubrificantes na 2ª RA entre 1968-73⁴⁷⁰.

CONSUMO DE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES		
ANO	QUANTIDADE	
	COMBUSTÍVEL (AERO.) Lt	LUBRIFICANTES (AERO.) Kg
1968	13432632	148943
1969	12449484	164630
1970	12370339	177509
1971	12936843	165391
1972	27810827	147656
1973	29503894	144168
TOTAL	108504019	948297

Quadro 4.11: Número médio anual de aeronaves atribuídas à 3ª RA⁴⁷¹.

NÚMERO MÉDIO ANUAL DE AERONAVES ATRIBUÍDAS ⁴⁷²														
ANO	NORA	PV-2	P2V5	Cherokee	C-47	FIAT G-91	CESSNA	T-6	DO-27	AUST	AL III	SA-330	TOTAL	H. VOO
1962	4	4			6			9	8	2			33	6016
1963	6	5			5			13	13	15			57	8966
1964	4	4			5			13	13	15			54	
1965			2		5			21	18	21			67	
1966			2										2	
1967	9	6	2		6			45	24	16	6		114	16368
1968			2										2	
1969			2			8							10	
1970	8		2	4	5	16	6	36	35	13	25		150	15736
1971			2	4		16	6	26					54	
1972	10		2	4	8	16	6	26	28	12	32		144	29753
1973	9		2	4	10	15	6	26	27	12	32	3	146	39699
1974	9		2	4	8	16	6	26	27	10	31	5	144	

⁴⁷⁰ Cf. Relatório do Comando da 2ª RA, do período de 1961 a 1974, Arquivo Histórico da Força Aérea, Sala 355, Prateleiras B1 e B2, Caixas 9/A, 1/A, 2/A, 3/A, 4/A, 55, 71, 74, 75, 78, 79, 80, 83, 90.

⁴⁷¹ Cf. Relatório do Comando da 3ª RA, do período de 1962-63 e 1973-74, Arquivo Histórico da Força Aérea, Sala 334, Prateleiras A3, Caixas 32, 34, 36, 37, 39-43.

⁴⁷² As células do quadro preenchidas a sombreado, indica que nesse ano a respectiva aeronave já não operava no território. As células preenchidas a tracejado, indica que não foi possível apurar os valores correspondentes.

Quadro 4.12: Números de horas de voo por aeronave atribuídas à 3ª RA nos biênios 1962-3 e 1972-3⁴⁷³.

HORAS DE VOO POR AERONAVE⁴⁷⁴					
	1962	1963	1972	1973	TOTAL
Noratlas	201	1494	3068	3814	8577
C-47	3612	1298	2134	3189	10233
DO-27	30	2279	7325	9095	18729
Auster	198	643	591	897	2329
Cherokee			906	379	1285
Cessna			630	518	1148
PV-2	525	1349			1874
T-6G	1450	1903	3695	4630	11678
FIAT G-91			1904	2657	4561
Alouette III			9500	11641	21141
SA-330				222	222

⁴⁷³ Cf. *Relatório do Comando da 3ª RA*, do período de 1962-63 e 1973-74, Arquivo Histórico da Força Aérea, Sala 334, Prateleiras A3, Caixas 32, 34, 36, 37, 39-43.

⁴⁷⁴ As células do quadro preenchidas a tracejado, indica que não foi possível apurar os valores correspondentes.

Figura 4.1: Número médio de aeronaves em Angola por ano⁴⁷⁵.

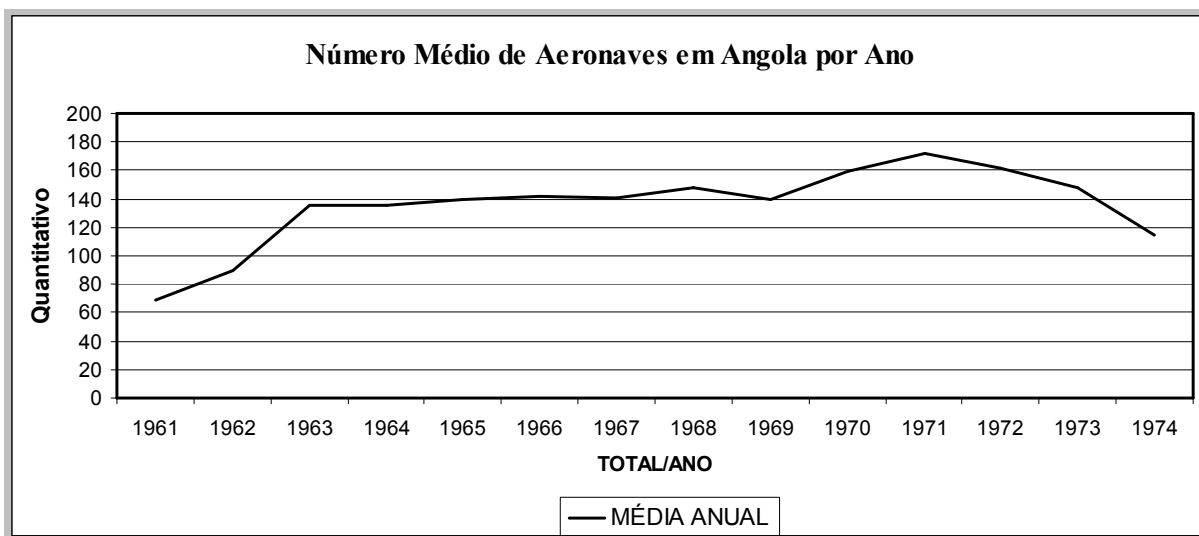
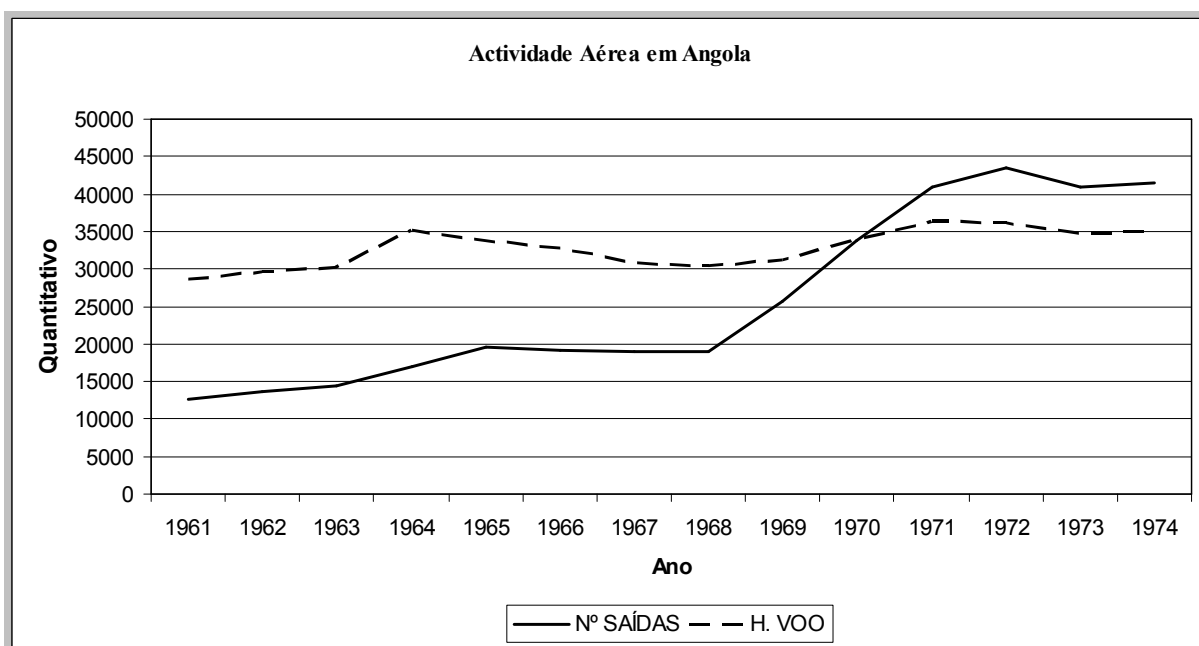
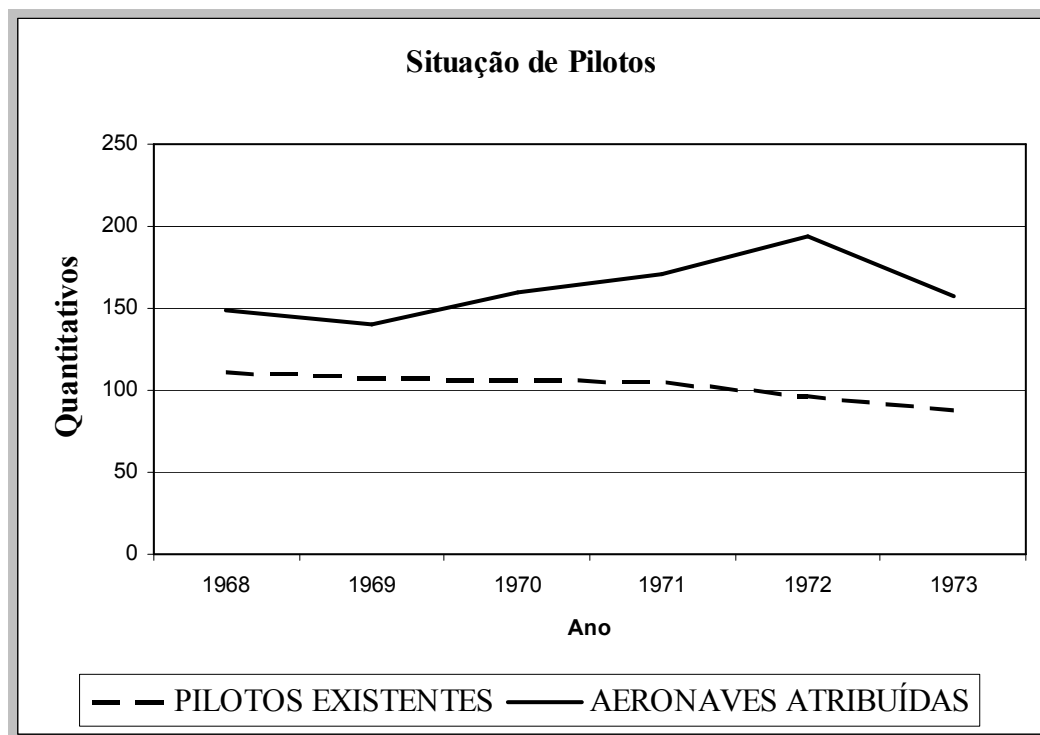


Figura 4.2: Actividade aérea em Angola.



⁴⁷⁵ Cf. *Relatório do Comando da 2ª RA*, do período de 1961 a 1974, Sala 355, Prateleiras B1 e B2, Caixas 9/A, 1/A, 2/A, 3/A, 4/A, 55, 71, 74, 75, 78, 79, 80, 83, 90.

Figura 4.3: Situação de pilotos⁴⁷⁶.



⁴⁷⁶ *Idem., ibidem.*

CURRICULUM VITAE

1. Ingresso na Academia da Força Aérea Portuguesa em 2000, para a Licenciatura em Ciências Militares e Aeronáuticas na especialidade de Piloto Aviador, concluída em Julho de 2004.

2. Terminado, com aproveitamento, o “*Specialized Undergraduate Pilot Training*” nas aeronaves T-37 e T-38, realizado em *Columbus Air Base*, Estado do *Mississippi*, EUA, entre Setembro de 2004 e Março de 2006.

3. Terminado, com aproveitamento, o “Curso de Conversão para Piloto de Helicópteros” na aeronave “*Alouette III*”, na Base Aérea nº 11 em Beja, entre Maio de 2006 e Outubro de 2007.

4. Terminado, com aproveitamento, a qualificação operacional em EH-101, na Base Aérea nº 6 no Montijo, entre Outubro de 2007 e Agosto de 2008.

5. Desempenho de funções de Co-piloto de EH-101 em Busca e Salvamento (SAR) e de Oficial de Segurança de Voo da Esquadra 751, entre Agosto de 2008 e Julho de 2012.

6. Desempenho de funções de Piloto Comandante de EH-101 em Busca e Salvamento (SAR) e de Oficial de Segurança de Voo da Esquadra 751, desde Julho de 2012 até à actualidade.