

INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR

A FRENTE OCIDENTAL E O ATLÂNTICO ATAS DO SEMINÁRIO DA GRANDE GUERRA 18 DE ABRIL DE 2018

Coordenadores:

Coronel Leonel Mendes Martins
Major Fernando Oliveira Ribeiro

Autores

António Mimoso de Carvalho
Hugo Baptista Cabral
Nuno Correia Neves
Leonel José Mendes Martins
Carlos Carvalho Daróz

Como citar esta publicação:

Martins, L. e Ribeiro, F. (Coord.), 2018. *A Frente Ocidental e o Atlântico (Atas do Seminário da Grande Guerra, 18 de abril de 2018)*. Coleção “ARES”, 25. Lisboa: Instituto Universitário Militar.

Presidente

Vice-almirante Edgar Marcos de Bastos Ribeiro

Editor-chefe

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

Coordenador Editorial

Coronel Tirocinado Lúcio Agostinho Barreiros dos Santos (Mestre)

Chefe do Núcleo Editorial

Major Psicóloga Cristina Paula de Almeida Fachada (Doutora)

Capa – Composição Gráfica

Tenente-coronel Técnico de Informática Rui José da Silva Grilo

Secretariado

Alferes RC Pedro Miguel Januário Botelho

Propriedade e Edição

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

Pré-Impressão e Distribuição

What Colour Is This?
Rua do Coudel 14, Lj. A,
2725-274 Mem Martins
Tel: (+351) 219 267 950
E-mail: info@wcit.pt
www.wcit.pt

ISBN: 978-989-54293-2-5
Depósito Legal: 448920/18
Tiragem: 250 exemplares

© Instituto Universitário Militar, 2018

Nota do Editor:

Os textos/conteúdos do presente volume são da exclusiva responsabilidade dos seus autores.

ÍNDICE GERAL

INTRODUÇÃO	1
ABERTURA DO SEMINÁRIO	7
A AVIAÇÃO MILITAR	13
A AVIAÇÃO NAVAL – A AÇÃO NA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL	49
A INFLUÊNCIA DAS LIÇÕES DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL NO PENSAMENTO MILITAR SOVIÉTICO	73
ENSINAMENTOS DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL: OS ESTUDOS DE FERDINAND OTTO MIKSCHÉ	101
O BRASIL NA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL	125
CONCLUSÕES DO SEMINÁRIO	141
POSFÁCIO DOS AUTORES	145

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Programa do seminário	3
Figura 2 – Tenente-general António Mimoso de Carvalho	13
Figura 3 – Esquadilha Expedicionária a Moçambique. Mocímboa da Praia. Tenente Jorge Gorgulho (segundo a contar da esquerda). Setembro 1917.	17
Figura 4 – Hidroavião Tellier. Aproximação à base do Bom Sucesso após missão de vigilância marítima, Lisboa.	22
Figura 5 – Equipa avançada da aviação em França. Dezembro 1916. - Alferes graduado engenheiro João Filipe Martins Branco, alferes Alberto Lelo Portela, tenente José Barbosa dos Santos Leite (em pé, esquerda para direita). Tenentes Óscar Monteiro Torres e António de Sousa Maya (sentados).	39
Figura 6 – Alunos-pilotos portugueses. Juvisy, França, 1917.	42
Figura 7 – Tenente Pereira Gomes junto a um Salmson 2A 2, Esquadilha SAL263. Tartiers, França. Maio de 1918.	43
Figura 8 – Capitão-de-fragata Hugo Baptista Cabral	49
Figura 9 – Primeiro curso de pilotos da Escola Aeronáutica Militar. Sentados ao centro, Sacadura Cabral e António Caseiro (instrutores). Primeiro à esquerda, em pé, o 2TEN Azeredo e Vasconcelos.	50
Figura 10 – Vitor Hugo Azevedo Coutinho e Sacadura Cabral, 1917.	52
Figura 11 – Dispositivo de vigilância aéreo acordado entre Portugal e França em 21 de junho de 1917.	53
Figura 12 – Sacadura Cabral e António Caseiro, 1917.	55
Figura 13 – F.B.A. Gnôme 100 cv.	58
Figura 14 – CFR Afonso de Cerqueira.	60
Figura 15 – Donnet-Denhaut Hispano-Suíza 200 cv.	63
Figura 16 – 2TEN Azeredo e Vasconcelos.	65
Figura 17 – Tellier Hispano-Suíza 200 cv.	68
Figura 18 – Centro de Aviação Marítima de Lisboa.	69
Figura 19 – Coronel Nuno Correia Neves	73

- Figura 20 – O LP “White Light/White Heat” dos Velvet Underground, cujo desgaste era um indicador da credibilidade dos alegados fãs da banda na era do vinil. 76
- Figura 21 – Karl Liebknecht discursa em Berlim. A possibilidade de uma revolução socialista nos países derrotados na Primeira Guerra Mundial foi assustadoramente real para os sectores moderados desses países e viria a sustentar uma radicalização de sinal inverso na maioria deles. 78
- Figura 22 – Elementos de um Freikorps em ação em Munique. A ameaça comunista motivou uma reação determinada que viria a lançar as sementes para a militarização das direitas europeias e a favorecer a emergência dos fascismos europeus. Se na Alemanha estes grupos adotaram a imagem dos Sturmtruppen em Itália a referência foram os Arditti. 79
- Figura 23 – Os líderes dos dois campos do debate político militar no pós-guerra civil na URSS. Da esquerda para a direita, no campo dos partidários de um Exército Convencional Frunze e Tukhachevsky e no campo dos partidários de um exército revolucionário Trotsky. 81
- Figura 24 – Um carro de combate T26, neste caso um modelo de 1933. Desde 1933 que mesmo os carros de combate soviéticos vocacionados para o apoio à infantaria dispunham de peças de 45mm com capacidade para destruir blindados adversários. Os soviéticos foram os primeiros a assumir o combate anticarro como um requisito primário para os seus carros de combate, numa lógica de combate mecanizado simétrico. 82
- Figura 25 – Um selo postal de 1963, comemorando a reabilitação de Tukhachevsky após o processo de desestalinização iniciado no XX congresso do PCUS. 83
- Figura 26 – A ofensiva Brusilov de 1916. 85
- Figura 27 – As ofensivas aliadas dos “100 dias” que derrotaram o Exército Alemão em 1918. 87
- Figura 28 – Um Polikarpov VIT-1 de 1937, o A-10 dos anos 30. 90
- Figura 29 – Um postal do Museu da aviação Russa ilustrando um auto-giro Kamov A-7 em ação. 91
- Figura 30 – Uma combinação Zveno composta por um bombardeiro pesado TB-3 e dois I-16 modificados como bombardeiros de mergulho para formar um SPD ou Sostavnoi Pikiruyuschiy Bombardirovshchik – Literalmente traduzido por “Bombardeiro de Mergulho Combinado”. Uma versão posterior combinada

um bombardeiro Pe-8 co MiG-3 modificados, uma combinação que em 1941 seria quase impossível de intercetar. Alguns destes sistemas teriam podido destruir as pontes alemães que os Fairey Battle da RAF tentaram sem sucesso destruir em missões quase suicidas na batalha da França em 1940.	92
Figura 31 – Bagration foi apenas a primeira fase de uma sucessão de ofensivas soviéticas que tornaram inevitável a derrota do Eixo, e que representam uma versão modernizada da lógica de operações sucessivas aplicada pelos Aliados na frente ocidental em 1918.	94
Figura 32 – Tropas Soviéticas entram na Bulgária em 1944 ao mesmo tempo que o país atravessa uma revolução comunista. A incapacidade do governo Búlgaro, preso a conceptualizações da guerra pré-1917, de compreender a natureza da ameaça é uma lição importante para os políticos atuais.	96
Figura 33 – Coronel Leonel José Mendes Martins.	101
Figura 34 – A Frente Ocidental 1914-18.	103
Figura 35 – O emprego dos carros de combate para romper as linhas inimigas e proteger o avanço da infantaria. Ilustração de Peter Dennis.	105
Figura 36 – Inovadores no Exército Alemão. Capitão Willy Rohr com as tropas de assalto; General Oskar von Hutier com a Tática de Infiltração; e o Tenente-coronel Georg Bruchmüller com a técnica da artilharia.	107
Figura 37 – Tática das tropas de assalto alemãs.	108
Figura 38 – General Hans von Seeckt.	110
Figura 39 – As tropas alemãs preparam a simulação de um carro de combate.	111
Figura 40 – Ferdinand Otto Miksche.	112
Figura 41 – O transporte no período final da guerra.	114
Figura 42 – O ataque na frente larga.	116
Figura 43 – Ataque na frente estreita.	118
Figura 44 – Guerra Civil de Espanha. Esta guerra foi o laboratório para testar as experiências do período entre guerras.	119
Figura 45 – Tropas de assalto 1918.	120
Figura 46 – A 7ª Divisão Blindada Alemã na França, em 1940.	122
Figura 47 – Coronel Carlos Carvalho Daróz.	125

Figura 48 – O jornal Correio da Manhã, editado no Rio de Janeiro, noticia em primeira página o afundamento dos navios mercantes Lapa e Tijuca Hidroavião	131
Figura 49 – Integrantes da Missão Médica Militar Brasileira fotografados junto com o presidente da República Wenceslau Braz (de terno preto) antes de sua partida para a França em 1918.	135
Figura 50 – Aviadores navais brasileiros durante treinamento na Real Força Aérea britânica.	136
Figura 51 – Contratorpedeiro Rio Grande do Norte, uma das unidades da Divisão Naval em Operações de Guerra. A divisão foi extremamente prejudicada devido ao surto de gripe espanhola entre suas tripulações.	137
Figura 52 – Participantes no Painel I.	144
Figura 53 – Participantes no Painel II.	144



INTRODUÇÃO

Coronel Leonel Mendes Martins

No âmbito das comemorações do centenário da Primeira Guerra Mundial, o Instituto Universitário Militar (IUM) organizou e conduziu um seminário internacional de História Militar, em 18 de abril de 2018 (Figura 1). A organização do seminário teve o patrocínio da Comissão Coordenadora da Evocação do Centenário da Primeira Guerra Mundial, à semelhança do que tinha acontecido em 2015 com a organização de um outro seminário de História Militar. Em 2015, o tema do seminário focou a Primeira Guerra Mundial no continente africano.

Em 2018, passados 100 anos das grandes operações que constituíram as Ofensivas da Primavera ou também conhecidas por Ofensivas de Ludendorff, assinala-se outra efeméride. Aquelas ofensivas marcaram o esforço alemão de obter um resultado decisivo na Frente Ocidental e forçar os Aliados a negociarem a paz. Foi neste período de abril de 1918 que as forças portuguesas tiveram o seu maior confronto na Frente Ocidental. A batalha do Lys de 9 de abril, no que às forças portuguesas diz respeito, foi o embate entre uma Divisão portuguesa e forças alemãs com um potencial relativo de combate muito superior e com um conjunto de lições identificadas no campo de batalha que indiciavam uma nova forma de fazer a guerra. As dificuldades que o Corpo Expedicionário Português (CEP) viveu na Frente Ocidental merecem a devida reflexão nas suas diversas componentes: o aprontamento, a projeção, o emprego operacional e a sustentação. É também em 1918 que um país afastado do teatro europeu decide avançar para reforçar o esforço de guerra aliado. O Brasil entra na guerra arrasando formalmente todo o Atlântico Sul para a Área de Operações.

O título do seminário de 18 de abril foi “A Frente Ocidental e o Atlântico” teve por objetivo a apresentação de comunicações decorrentes de linhas de investigação no âmbito das várias dimensões dos estudos das crises e dos conflitos armados, entendendo-se este conceito como abrangente e multidisciplinar, envolvendo História Militar, Estratégia, Estudos de Segurança, Relações Internacionais, Geopolítica, Sociologia, entre outras, para a compreensão do fenómeno da guerra. As comunicações enquadraram-se nos seguintes temas gerais: O contexto político nacional e internacional emergente da Grande Guerra; O conflito no Atlântico; A arte e a ciência da guerra no emprego de forças na Frente Ocidental; e os contendores - as chefias e a organização das forças. O seminário foi organizado em três partes: uma conferência de abertura proferida pelo Professor Doutor António José Telo e com o tema “O CEP: a interferência da política nas operações militares na Frente Ocidental”; o painel I relativo às lições para Portugal da Primeira Guerra Mundial; e o painel II donde se retiraram lições para o mundo.

A conferência de abertura foi resultado de investigação recentemente produzida em livro pelo Professor António José Telo e não se encontra publicada nestas atas. Esta conferência foi moderada pelo Coordenador da Área de Estudo das Crises e dos Conflitos Armados, do IUM, Coronel Rui Matos Tendeiro.

O painel I, moderado pelo Major-general Aníbal Alves Flambó, debruçou-se sobre a dimensão aérea que se desenvolveu na Primeira Guerra Mundial e a forma como foi incorporada em Portugal, tanto na Marinha como no Exército. Coube ao Tenente-general António Mimoso Carvalho falar da aviação militar e ao Capitão-de-fragata Hugo Baptista Cabral apresentar a aviação naval. O painel foi encerrado pela apresentação do Capitão-de-Mar-e-Guerra Augusto Alves Salgado, cuja comunicação faz parte de um livro recentemente publicado e não está nestas atas.



Instituto Universitário Militar

Seminário



A Frente Ocidental e o Atlântico

18 de abril de 2018

- 09h30** Abertura do Seminário
Vice-almirante Edgar Marcos de Bastos Ribeiro – Comandante do Instituto Universitário Militar
Tenente-general Mário Oliveira Cardoso – Comissão Coordenadora da Evocação do Centenário da I Guerra Mundial
- 10h00** Conferência de Abertura: O CEP: a interferência da política nas operações militares na Frente Ocidental
Professor Doutor António José Telo – Academia Militar
Moderador: Coronel Rui Matos Tendeiro – Instituto Universitário Militar
- 11h15** Intervalo
- 11h30** Painel I – Lições para Portugal
Moderador: Major-general Alves Flambó – Direção de História e Cultura Militar
- A aviação militar**
Tenente-general António Mimoso de Carvalho – Comissão Histórico-Cultural da Força Aérea
- A aviação naval – a ação na Primeira Guerra Mundial**
Capitão-de-fragata Hugo Baptista Cabral – Esquadilha de Helicópteros da Marinha
- A Primeira Guerra Mundial no Atlântico – consequências para a Marinha Portuguesa**
Capitão-de-mar-e-guerra Augusto Alves Salgado – Escola Naval
- 13h30** Almoço
- 15h00** Painel II – Lições para o Mundo
Moderador: Coronel Gerardo Barbosa Pereira
- A influência das lições da Primeira Guerra Mundial no pensamento militar soviético**
Coronel Nuno Correia Nevés – Instituto Universitário Militar
- Ensinos da Primeira Guerra Mundial: os estudos de Ferdinand Otto Miksche**
Coronel Leonel Mendes Martins – Instituto Universitário Militar
- O Brasil na Primeira Guerra Mundial**
Coronel Carlos Carvalho Daróz – Património Histórico e Cultural do Exército Brasileiro
- 17h10** Encerramento do Seminário

Confirmar presença até 13 de abril de 2018

Comissão Organizadora:

Coronel Leonel Mendes Martins

Major Fernando Oliveira Ribeiro

Instituto Universitário Militar: Rua de Pedrouços, 1449-027 LISBOA / Telefone: 213 002 114 / ribeiro.fco@ium.pt

Figura 1 – Programa do seminário

Fonte: Comissão Organizadora do seminário.

O painel II foi moderado pelo Coronel Gerardo Barbosa Pereira e fez a ligação da Primeira Guerra Mundial com o período entre guerras, nas apresentações do Coronel Nuno Correia Neves e do Coronel Leonel Mendes Martins. A última apresentação focou um aspeto pouco conhecido. Trata-se da participação do Brasil na Primeira Guerra Mundial. É uma chegada ao teatro europeu já no final da guerra descrita pelo Coronel Carlos Carvalho Daróz, do Exército Brasileiro.

As atas estão organizadas na apresentação de abertura do seminário pelo Comandante do IUM, Vice-almirante Edgar Marcos de Bastos Ribeiro, cinco comunicações e as conclusões do seminário, pelo Major Fernando Oliveira Ribeiro.

O Tenente-general António Mimoso de Carvalho apresenta a aviação militar. A Aviação Militar Portuguesa, através das suas componentes Aeronáutica Militar e Aeronáutica Naval participaram em operações em África, nas províncias de Moçambique e Angola, na Europa frente ocidental e no Atlântico na zona centro de Portugal continental. Os pilotos portugueses formados no estrangeiro e em Vila Nova da Rainha, possuindo na sua maioria qualificações operacionais incipientes realizaram as ações aéreas possíveis com as aeronaves que lhes foram disponibilizadas. A aviação militar, sendo uma intenção oficial desde 1912, só foi criada em 1914 através de legislação que permitiu a construção da Escola Aeronáutica Militar. No entanto, apenas no verão de 1915, com Norton de Matos e a sua persistência e tenacidade na preparação de forças combatentes na defesa da causa Aliada, onde se incluía uma componente aviação, se concretizou o envio dos primeiros militares ao estrangeiro para instrução de pilotagem e obtenção de conhecimentos práticos para a execução de missões aéreas. À semelhança de outros países o desconhecimento e a desconfiança dos militares das diversas Armas sobre a utilidade do emprego dos meios aéreos, nomeadamente nos tipos de missões e na capacidade de produzir resultados concretos e fiáveis no campo de batalha, para além dos elevados recursos humanos, materiais e financeiros necessários, começaram a colocar em causa as intenções do Ministro da Guerra. Este cenário obrigou Norton de Matos a orientar a sua ação e liderança, centralizadora por natureza, para a ativação da aviação do CEP, escolhendo militares operacionais, com provas dadas e da sua confiança. Esta aproximação traduziu-se, em última análise, na possibilidade de pilotos portugueses voarem em África, no Atlântico e na Europa, concretamente em esquadrilhas de combate francesas onde, no conjunto, adquiriram qualificações, conhecimento e experiência operacional fundamental para o desenvolvimento da Aviação Militar Portuguesa.

O capitão-de-fragata Hugo Baptista Cabral apresenta **a aviação naval – a ação na Primeira Guerra Mundial**. Quando Portugal entrou na Grande Guerra em 1916, urgiu a necessidade de criar um sistema de vigilância e defesa contra os ataques dos U-Boats que incluísse hidroaviões de patrulha marítima. Foi para isso criado o Serviço de Aviação da Armada. Porém, a nossa aviação naval não surgiu de “geração espontânea”, apenas motivada pelo estado de guerra. Sem dúvida que a guerra foi o principal catalisador da sua criação, mas só veio a acelerar um processo que já tinha começado a dar os seus primeiros passos em 1912, em conjunto com a Aeronáutica Militar, com grande influência do Aero Club de Portugal e não muito atrasado em relação ao desenvolvimento aeronáutico internacional. A ação da Aviação Naval durante a Guerra acabou por ser mais condicionada pelo contexto político interno da época do que pelo teatro de operações em si e, mesmo apesar do exemplar empenho, coragem e patriotismo dos seus homens, o produto operacional ficou muito aquém dos objetivos. Faz assim sentido, quando se comemora o centenário da participação da Marinha na Grande Guerra, rever as origens e ação da Aviação Naval neste conflito, não só porque é ainda muito desconhecida, como tem também muitas lições que se podem retirar para a atualidade.

O Coronel Nuno Correia Neves apresenta **a influência das lições da Primeira Guerra Mundial no pensamento militar soviético**. A reflexão e a inovação que se seguiu à Primeira Guerra Mundial permitiu por um lado identificar a inspiração do pensamento militar soviético pela procura de padrões comuns com modelos operacionais testados na Primeira Guerra Mundial, como as operações sucessivas e as operações em frente larga, e por outro lado avaliar quais as verdadeiras convicções dos líderes militares soviéticos em função da alocação de recursos, forma de análise que no estudo de uma economia centralizada é ainda mais revelador, face ao maior grau de controlo sobre o “complexo militar-industrial”. Aquilo que Tukhachevsky procurou conseguir ao desenvolver o conceito de Deep Battle foi resolver de vez o dilema entre manobra e atrição. Os soviéticos foram provavelmente aqueles que melhor souberam extrair as lições da Primeira Guerra Mundial, não apenas na condução das operações militares ao nível tático e ao nível operacional, que deduziram para a aplicação de um modelo inspirado por essas lições, mas principalmente ao nível da conceptualização da guerra como um fenómeno político supra domínio, sendo a sua atuação para transformar a Bulgária em 1944 um proto exemplo daquilo a que atualmente chamaríamos uma Guerra Híbrida.

O Coronel Leonel Mendes Martins apresenta os **ensinamentos da Primeira Guerra Mundial: os estudos de Ferdinand Otto Miksche**. A Frente

Ocidental, na Primeira Guerra Mundial, trouxe inovações, fruto da tentativa de romper o impasse criado pela guerra das trincheiras também resultado da evolução tecnológica. O aparecimento do carro de combate, o desenvolvimento da aviação, uma escala superior na guerra química foram novidades no campo de batalha. Novas táticas provenientes da reorganização das forças alemãs com as tropas de assalto e um emprego diferente da artilharia. Contudo, velhas práticas conviviam com estas inovações. O caminho de ferro ainda era preponderante para a condução das operações. Após a guerra, o exército alemão vencido decidiu olhar atentamente para a guerra passada, sob orientação do General Hans von Seeckt. As lições da Primeira Guerra Mundial estiveram na base daquilo que se entendia que seria a guerra no futuro. O período entre guerras foi de experimentação de novos sistemas de armas e de novas táticas. Um oficial checo, Ferdinand Otto Miksche, professor no Instituto de Altos Estudos Militares na primeira metade da década de cinquenta, observou atentamente o que veio da Primeira Guerra Mundial e que foi adaptado para o início da Segunda Guerra Mundial. Os seus estudos foram dos primeiros documentos a serem divulgados logo no início da década de quarenta e a debruçarem sobre a “Guerra Relâmpago”.

O Coronel Carlos Carvalho Daróz apresenta **o Brasil na Primeira Guerra Mundial**. O assassinato do herdeiro do trono do Império Austro-Húngaro em Sarajevo, em junho de 1914, desencadeou uma série de eventos que resultaram no maior conflito já vivenciado pela humanidade – a Grande Guerra – o primeiro dos dois que assolaram o mundo na primeira metade do século XX. O Brasil, localizado na distante e periférica América do Sul, foi conduzido à guerra quando teve diversos de seus navios mercantes afundados por submarinos alemães, o que levou o país migrar da posição de neutralidade para o conflito aberto contra o Império Alemão. O presente artigo tem o propósito de analisar a escalada que levou o país a ingressar na guerra e como o Brasil procurou, dentro de suas limitações, participar do esforço de guerra aliado.



ABERTURA DO SEMINÁRIO

Vice-almirante Edgar Marcos de Bastos Ribeiro
Comandante do Instituto Universitário Militar

Senhor Tenente-general Mário de Oliveira Cardoso, presidente da Comissão Coordenadora das Evocações do Centenário da I Guerra Mundial;

Senhor Professor Doutor António José Telo;

Senhores oficiais gerais;

Excelentíssimas senhoras e senhores que escolheram acompanhar-nos hoje, na abertura desta jornada de trabalho científico.

Compete-me proceder à abertura do presente Seminário, intitulado “A Frente Ocidental e o Atlântico”.

Este seminário é uma coorganização do Instituto Universitário Militar e da Comissão Coordenadora das Evocações do Centenário da I Guerra Mundial. Está em linha com o conjunto de iniciativas similares organizadas pelas mais diversas entidades apoiadas pela Comissão Coordenadora, resultando, não só, mas em larga medida, do trabalho dedicado à Primeira Guerra Mundial. Importa destacar aqui, e agradecer, na pessoa do seu presidente, Tenente-general Mário de Oliveira Cardoso, todo o apoio e estreita colaboração que, desde o primeiro momento, a Comissão, à qual preside, votou à organização do presente Seminário.

Estando em 2018, o tema escolhido como pano de fundo para os trabalhos desta jornada pretende estar diretamente relacionado com o biénio 1917-1918, período em que Portugal se via envolvido no Teatro Europeu, na Frente Ocidental e no Atlântico. A Alemanha tinha declarado guerra a Portugal em 9 de março de 1916. A Guerra que se combatia na Europa deverá ser analisada,

no plano internacional, inserida na conjuntura político-estratégica do início do século XX. Também não pode ser ignorado o plano interno, em que a jovem República portuguesa lutava, num clima de enorme instabilidade, pela irreversibilidade do percurso que tinha conduzido ao 5 de outubro de 1910. A ida para França obrigou a uma cobertura política que é hoje suscetível de discussão e de reparos significativos. Também a organização militar que foi projetada para a Frente Ocidental foi enfrentar outras dinâmicas na forma de fazer a guerra. O desafio foi enorme.

As múltiplas dimensões inerentes ao biénio que agora evocamos exigiram a procura de um compromisso entre a diversidade de perspetivas gerais de abordagem e a objetividade das diferentes intervenções. Se, por um lado, a Europa e o Mundo se viam envolvidos num conflito a uma escala nunca vista, Portugal vivia a sua situação particular, que aos olhos do presente está clara e diretamente relacionada com a conjuntura internacional de então, mas que teve leituras bastante díspares pelos protagonistas da época.

O pano de fundo que determinou a organização dos painéis do Seminário assentou numa ideia de desenvolvimento dos trabalhos do geral para o particular, e do nacional para o internacional; das abordagens contextualizantes para as que apresentam consequências das conjunturas vividas, independentemente da cronologia precisa.

Deste modo, estamos em crer que iniciamos da melhor forma, com uma visão da interferência da política nas operações militares na Frente Ocidental, proporcionada pelo Professor Doutor António José Telo. Segue-se-lhe, ainda esta manhã, um primeiro painel que se centrará nalgumas perspetivas relacionadas com as lições para Portugal, em resultado das experiências dos combates em França e das operações no Atlântico. À tarde serão contempladas as lições para o mundo, não deixando de assinalar a participação do Brasil na Primeira Guerra Mundial, assunto ainda pouco conhecido no panorama europeu, e que terá o valioso contributo do Coronel Carlos Daróz, do Património Histórico e Cultural do Exército Brasileiro.

As conclusões do Seminário serão apresentadas sob a forma de síntese das principais ideias expostas ao longo da abertura e dos dois painéis previstos. Estão, portanto, previstas sete intervenções, de outros tantos prestigiados oradores, cuja participação, desde já, agradecemos.

Procurámos que o Seminário não se cingisse às exposições e debates constantes dos painéis em agenda. Ao organizar esta jornada de trabalho, pensámos que o intervalo e o período do almoço possa constituir uma oportunidade de convívio entre todos os participantes, onde o debate iniciado no auditó-

rio possa ser continuado e, porventura, possam ter lugar questões, respostas e conversa salutar que, por razões de óbvio imperativo de tempo, não venham a ser expostas nos períodos reservados a debate no final de cada painel.

Certo de que um encontro desta natureza constitui uma oportunidade única de enriquecimento comum, termino formulando votos para que o Seminário atinja os seus objetivos e seja proveitoso para todos os participantes. Reitero o incentivo ao debate, à troca de experiências, de conhecimento e de sensibilidades.

**ATAS
DO SEMINÁRIO**

A AVIAÇÃO MILITAR



Figura 2 – Tenente-general António Mimoso de Carvalho

Fonte: IUM.

A abordagem ao tema inicia-se com uma panorâmica do envolvimento da Aviação Militar nos teatros de operações de África e do Atlântico durante o conflito, seguidamente descreve-se a evolução da aeronáutica em Portugal e a sua intervenção em França com relevo para o papel de Norton de Matos. Finaliza-se com uma reflexão sobre a génese da Aviação Portuguesa.

A rápida evolução dos meios aéreos, fruto da competição entre os beligerantes na procura do Domínio do Ar, para em determinados espaços e momentos aí atuar ou evitar a sua exploração pelo inimigo, tornou-se o paradigma para a salvaguarda da condução e desenvolvimento das operações terrestres. Paralelamente, a recolha e tratamento das informações obtidas pelos meios aéreos, através de observação visual ou fotográfica com maior qualidade e rapidez, o aumento da capacidade de carga e a possibilidade de atingir maiores distâncias, infligindo ou provocando efeitos cada vez mais devastadores na retaguarda do inimigo, foram dissipando as dúvidas sobre as possibilidades dos aviões ao longo da Primeira Guerra Mundial.

Neste contexto, apresentaram-se como entidades interessadas na utilização de meios aéreos em termos nacionais: o Ministério da Guerra que tinha como objetivo no seu plano de preparação para a guerra a constituição de uma componente de aviação integrada no CEP, para além da necessária ativação da Escola Aeronáutica Militar; o Ministério das Colónias, numa primeira fase, com António José de Almeida ministro sensível às questões da aeronáutica, prosseguiu na intenção da utilização de meios aéreos numa perspectiva de emprego no teatro africano, em áreas geográficas distintas e missões diferenciadas, e o Ministério da Marinha, com responsabilidades concretas na defesa do continente, concentrou o esforço de missão na defesa local dos portos, mantendo a Divisão Naval em Lisboa para proteção da costa, apoiando-se no esforço aliado por áreas de responsabilidade e utilizando hidroaviões, em articulação com os meios navais existentes, equacionando proporcionar alguma dissuasão e uma capacidade de vigilância acrescida.

O conhecimento e a experiência sobre as implicações e dificuldades inerentes à atividade aérea e ao emprego operacional das aeronaves residiam no estrangeiro, sendo limitado aos estados-maiores beligerantes, às unidades aéreas nas diversas frentes e ao pessoal diretamente envolvido nas operações. Este conhecimento, com exceções muito pontuais, não existia em Portugal.

Esta realidade parece não ter sido plenamente percecionada pelas autoridades nacionais envolvidas nos processos de decisão, que assumindo como adquirido o conhecimento e a problemática sobre o emprego de meios aéreos em operações militares, após grande investimento com a aquisição de aviões, material e equipamentos, ou não conseguiram concretizar o seu emprego, ou não o fizeram em termos sustentáveis ou consequentes.

Em contraponto deve ser referido que houve consciência para a problemática da atividade aérea no que concerniu aos riscos envolvidos, justificando o limitado número de militares disponíveis com condições para a aviação, e que se refletiu na publicação de legislação de salvaguarda adequada, caracterizando-a como serviço de campanha e indemnizando-a por morte ou invalidez, com condições de usufruto extensíveis aos familiares.

Num balanço entre resultados operacionais e tripulantes vítimas da atividade aérea, os últimos marcaram desfavoravelmente o período com elevadas perdas, entre mortos e feridos, em todos os teatros de operações, em percentagem superior a qualquer outra atividade combatente no que concerne à classe e número total de militares envolvidos.

TEATRO AFRICANO

As operações militares portuguesas que decorreram no teatro africano no período em análise, em Angola e Moçambique, desenvolveram-se apoiadas pelas expedições sucessivamente enviadas para os dois territórios, logo em 1914. No início do ano seguinte, sendo Governador-Geral de Angola, Norton de Matos, o Tenente-coronel Alves Roçadas, comandante do destacamento mixto, foi enviado para a província, com a missão de reforçar o dispositivo militar no sul, submeter o “gentio” e cooperar com as forças aliadas se necessário.

Após o combate de Naulila o comandante da expedição iniciou um processo de reorganização das forças, propondo o reforço do dispositivo para se atingir um efetivo de 15 mil homens (Barroso, 2018) e que lhe fossem enviados aeroplanos e recrutado pessoal aviador, mecânico e observador. Perante esta situação, o Ministério da Guerra solicitou parecer à Comissão Técnica de Aeronáutica Militar (Revista Aeronáutica, 1916, p19), cujo teor não foi possível identificar, mas que se constituiu como a primeira intenção declarada para o emprego de meios aéreos em apoio a operações terrestres, em termos nacionais.

Nesta perspetiva, mas num outro enquadramento, o Ministério das Colónias, utilizando recursos humanos oriundos do Exército e Marinha, veio finalmente a adquirir aviões integrando-os, a partir do segundo semestre de 1917, no reforço das operações terrestres.

A utilização de aeronaves no sul do continente africano já se verificava meses antes do início das hostilidades, tendo a Alemanha posicionado no Sudoeste Africano Alemão, um biplano Roland e um Aviatik e quatro pilotos, incluindo os tenentes von Scheele e Fiedler que constituíram a componente aérea da Schutztruppe¹. O último efetuou missões de bombardeamento sobre as forças sul-africanas, ainda em 1914, captando os seus efeitos através de reconhecimento fotográfico. A utilização das aeronaves prosseguiu praticamente até à rendição das forças alemãs em 09 de julho de 1915.

Também no Tanganica, África Oriental Alemã, foram utilizados meios aéreos nas operações militares pelas forças alemãs e pelos Aliados, iniciadas na sequência da tentativa de invasão de Tanga, em novembro de 1914. Os alemães comandados por Paul Emil von Lettow-Vorbeck responderam rápida e violentamente, fazendo gorar a invasão e repelindo os ingleses. Este facto ocorreu, já depois do primeiro incidente de fronteira em Moçambique com um ataque alemão ao posto fronteiriço de Maziúá, em 25 de agosto.

¹ Exército colonial alemão no Sudoeste Africano e na África Oriental.

Os alemães tiveram mais uma vez disponível uma componente aérea, logo em novembro de 1914, com o piloto Bruno Büchner² e o tenente Erich Henneberger operando com um *Otto/AGO* (Pfalz) na área de Dar-Es-Salaam. Após alguns acidentes o avião foi reconstruído e transformado em hidroavião para apoio ao SMS *Königsberg*.

Em 15 de novembro 1914 os ingleses receberam, por sua vez, dois hidroaviões *Curtiss* vindos da África do Sul e dois hidroaviões *Sopwith* recebidos de Inglaterra, em fevereiro de 1915, para o apoio às operações em curso.

A utilização do pessoal e armamento, incluindo o material de artilharia, do cruzador alemão SMS *Königsberg* com uma clara visão defensiva e vantagem tática, criaram extrema dificuldade aos Aliados. A sua posição só foi anulada à custa do reforço, em 3 junho de 1915, de quatro novos aviões, dois biplanos *Caudron GIII* e dois *Henri Farman HF27* para apoio aos navios *Severn* e *Mersey*, que num esforço conjunto conseguiram afundar o cruzador no delta do Rio Rufiji a 11 de julho de 1915.

O primeiro voo da pista de Maktou Camp, na África Oriental Britânica, ocorreu em 12 de outubro de 1915. O *Royal Naval Air Service*, com *Caudron GIII* e o 26 *Squadron RFC* (Sul Africano) voando *Royal Aircraft Factory BE2C* e *Henri Farman* participaram nas operações durante todo o ano de 1916.

As características do terreno e as condições meteorológicas muito adversas para as aeronaves e as dificuldades operacionais conduziram à retração dos meios aéreos ingleses, iniciada em maio de 1917, na altura em que o Tenente-general van Deventer se lançava numa nova ofensiva e se preparava o desembarque em Mocímboa da Praia de uma nova expedição portuguesa. No mês seguinte, apesar dos combates de Mahiwa, no sueste do Tanganica, o avanço inglês apresentava-se como uma realidade vindo Lettow-Vorbeck a iniciar uma incursão para sul atravessando o rio Rovuma em novembro de 1917, penetrando em território português.

A província de Moçambique recebeu quatro expedições – em agosto de 1914, outubro de 1915, maio de 1916 e julho de 1917 – todas com especificidades próprias, situações táticas diferentes e atuações diversificadas.

Em janeiro de 1917, o Governador Geral Dr. Álvaro de Castro assumiu o comando operacional das forças em operações devido a grave doença do

² Bruno Büchner (1881-1948). Natural de Ebersach, Saxónia. Desportista e pioneiro da aviação. Como piloto civil foi financiado para a execução de demonstrações aéreas nas colónias alemãs do Sudoeste Africano e África Oriental utilizando um avião Pfalz-flugzeugwerke. Em agosto de 1914, já na costa oriental, foi incorporado tendo sido abatido na primeira missão de reconhecimento por um navio patrulha britânico conseguindo aterrar apesar de ferido e com o avião muito danificado, não voltando a voar.

comandante da terceira expedição, General Ferreira Gil que regressou à metrópole. Nesta fase tornava-se difícil ter um posicionamento ofensivo face à elevada desorganização das forças, à necessidade de recompletamentos para substituição das baixas e reforço de material. Na expectativa de uma ofensiva das forças alemãs o Governador solicitou o envio de uma nova expedição – que vira a ser a quarta e última – mobilizada para reforçar o dispositivo, a qual incluía 55 camiões, 4 postos de telegrafia sem fios e uma esquadrilha de aviação.

A Base Marítima Principal para apoio à expedição foi realocizada para sul, passando de Palma para Mocímboa da Praia, no extremo nordeste da província, Figura 3. A Base de Operações e o QG, Quartel General, foram instalados mais para sudoeste, em Chomba a 140 km do litoral e a 800 m de altitude.



**Figura 3 – Esquadrilha Expedicionária a Moçambique.
Mocímboa da Praia. Tenente Jorge Gorgulho
(segundo a contar da esquerda). Setembro 1917**

Fonte: Arquivo Histórico da Força Aérea.

A Esquadrilha de Aviação Expedicionária a Moçambique (EEMF1), formada por três pilotos, três observadores aéreos e dois mecânicos, encontrava-se equipada com três aviões *Farman 40*, com a missão de apoiar as forças terrestres luso-britânicas em campanha, através de reconhecimento, visual e fotográfico, e bombardeamento.

Esta foi primeira unidade de aviação portuguesa a ser constituída e a destacar para operações no exterior em missão com interesse estratégico, representando assim a primeira projeção do Poder Aéreo nacional, numa fase muito incipiente em que não existia sequer um Serviço de Aeronáutica Militar.

A esquadrilha planeada para ser movimentada em duas fases, teve o primeiro embarque em 3 de julho de 1917, sendo constituído por uma aeronave, um piloto e três observadores³, um mecânico francês e pessoal de apoio para a operação. O desembarque efetuou-se em 3 de agosto de 1917, sendo o material transportado para o local do campo de aviação, com extremo esforço, dadas as grandes dimensões das embalagens e componentes.

Os efetivos da esquadrilha pertenciam ao Exército, cujo pessoal navegante era constituído maioritariamente por elementos do primeiro curso formado na EAM, Escola Aeronáutica Militar, em Vila Nova da Rainha, com experiência de voo reduzida. Os três aviões Farman F40, com motor Renault 130hp, construídos pela firma Henry e Maurice Farman, foram adquiridos em maio de 1917 pelo primeiro-tenente Sacadura Freire Cabral com autorização do Governo francês e fornecidos com os respetivos acessórios por um valor de 250.000 francos, incluindo 7.000 francos, de custo das embalagens e transporte.

A instalação da EEMF1 e a montagem do avião durou cerca de um mês. A 7 de setembro foi realizado o voo de experiência inicial e no dia seguinte, durante a realização de um novo voo, ocorreu o primeiro acidente mortal do historial da Aviação Militar portuguesa. Na execução de uma volta apertada a baixa altitude o avião entrou em perda e após colisão com o solo deflagrou um incêndio que vitimou o piloto⁴. Sendo o único presente foi necessário aguardar dois meses até à chegada da segunda componente da força destacada da qual faziam parte os outros dois pilotos⁵, um deles o comandante da esquadrilha, um mecânico português, dois *Farman F40* e o material e equipamento restante.

A 15 de outubro um novo plano de operações foi estabelecido entre o comando português e o comando britânico, criando uma linha defensiva no rio Rovuma. Dentro deste dispositivo, além do campo-pista em Mocímboa da Praia, foi construído outro em Mahunda, no planalto dos Macondes, a 3 km de Chomba.

³ Alferes piloto aviador Jorge de Sousa Gorgulho e os oficiais observadores: tenentes Teodorico Ferreira dos Santos; Santos Guerra e o alferes José Pedro Pinheiro Correia.

⁴ Jorge de Sousa Gorgulho (1894-1917). Alferes da Arma de Cavalaria, piloto aviador. Aluno do primeiro curso da EAM, com primeiro voo a 16 outubro de 1916 e brevet de piloto em 11 abril de 1917. Primeiro acidente fatal da Aviação Portuguesa a 8 setembro de 1917.

⁵ Tenentes João Luís Moura, Francisco Xavier da Cunha Aragão e o mecânico Norberto Gonçalves.

Na noite de 21 para 22 de novembro de 1917 foi recebido no QG um telegrama assinado por um agente de ligação, dando indicações que tropas inimigas tinham atravessado o rio Rovuma e colunas isoladas deveriam estar a dirigir-se a Negomano e possivelmente, a Chomba. Dada a desorientação geral deu-se uma rápida, dolorosa e trágica retirada. “O Comando alarmado e não confiando na valiosa cobertura da frente pelos auxiliares do capitão Neutel de Abreu, cuja posição dominava a estrada de Mocímboa do Rovuma, resolveu retirar, nessa mesma noite o QG para Nacature” (Martins, 1935, p. 175).

Mas Chomba não foi só um erro militar. Chomba foi a desforra da Esquadrilha Expedicionária a Moçambique... Se ouvidos fossem dados às exigências dos aviadores, Chomba não teria atingido as proporções trágicas que atingiu. A poucos quilómetros de Chomba, Mahunda, dispunha o Comando de um campo de aviação e se nesse tempo aí já estivesse instalada – como devia estar e era intenção dos aviadores da EEM – na madrugada que se seguiu à recepção do histórico telegrama, o Comando teria ao seu dispor os órgãos de informação necessários para verificar até que ponto eram de aceitar ou rejeitar as notícias telegráficas que lhe tinham sido fornecidas ... Infelizmente, para todos nós, militares e portugueses, em Chomba, o Comando esteve duplamente cego[...].

Coronel José Pedro Pinheiro Correia⁶

A chegada da última componente, que poderia ter completado as necessidades da esquadrilha, acabou por não permitir a realização de quaisquer voos em benefício das operações terrestres, situação agravada pela falta de apoio de manutenção dada a incapacidade permanente do mecânico francês. Nesta fase da penetração, a força alemã estaria ainda ao alcance das aeronaves permitindo a sua exploração operacional caso viesse a ser essa a intenção do comando.

Mais tarde, no período de fevereiro a março de 1918, com o reforço de dois mecânicos ingleses, a esquadrilha desenvolveu treino operacional com atividade aérea significativa – cerca de meia centena de voos – embora sem cumprimento de missões operacionais concorrentes para a campanha. Foram realizadas missões de experiência para verificação do consumo combustível, treino de voo nas aeronaves e exercícios de bombardeamento e reconhecimento fotográfico.

Em julho de 1918, a esquadrilha seria ainda reforçada com a chegada, de mais um piloto⁷ e uma aeronave, mas acabaria por não participar nas operações, limitada pela fraca autonomia e alcance dos meios e exiguidade da in-

⁶ Coronel piloto aviador, fonte não impressa. AHFA, Caixa 130.

⁷ Alferes Francisco Higinio Craveiro Lopes.

fraestrutura, voltando o seu pessoal a integrar as operações militares terrestres em curso.

Nos finais de 1918, a esquadrilha foi transferida para a Matola, nos arredores de Lourenço Marques, passando a designar-se por Esquadrilha da Província de Moçambique. Em 1921 foi extinta pelo Alto-Comissário⁸ de Moçambique.

No território sul de Angola, durante o ano de 1918, ainda se mantinha alguma incapacidade para estabilizar e manter a ordem pública no Cuanhama, apesar das campanhas militares desenvolvidas no final do século XIX e do reforço de sucessivas expedições para tentar colmatar a falta de eficácia das anteriores.

A retração do pessoal atribuído ao serviço de aviação do CEP, regressado de França a partir do início do ano de 1918, permitiu a constituição e envio de uma Esquadrilha Expedicionária a Angola, que já não tendo relação direta com o decorrer da Primeira Guerra Mundial, vinha na sequência dos anteriores confrontos com as forças alemãs e dos seus efeitos desestabilizadores junto das populações indígenas. A unidade aérea tinha prevista a instalação no Lubango (Sá da Bandeira), e como missão, apoiar as forças dedicadas ao “serviço de ocupação e reconhecimentos na Província” (Santos, 1970, p. 11) e a “a vigilância e reconhecimento aéreo de toda a Província” (Cardoso, s.d., p. 251).

A saída de Lisboa verificou-se a 1 de setembro de 1918 com desembarque em Moçâmedes a 17. O trajeto terrestre foi efetuado em duas fases: primeiro de Moçâmedes a Huímba (Vila Arriaga), por via férrea, com a duração de dois meses e, seguidamente de Huímba a Lubango, utilizando viaturas por trajetos não preparados, incluindo a travessia da serra de Chela, o que se prolongou por mais quatro meses. Entretanto, a Primeira Guerra tinha terminado a 11 de novembro antes da esquadrilha chegar ao destino e entrar em operações (Cardoso, s.d., p. 252).

A Esquadrilha Expedicionária, guarnecida por efetivos do Exército, era constituída por cinco pilotos e três observadores aéreos, pessoal navegante formado na EAM e em escolas de aviação francesas, tendo alguns deles prestado serviço aéreo em esquadrilhas na frente europeia. Esteve equipada com bimotores *Caudron G IV*.

A chegada das tripulações a Luanda verificou-se apenas em 27 de novembro de 1918, seguindo dois dias mais tarde para o Lubango, onde a instala-

⁸ Manuel de Brito Camacho (1862–1934). Médico militar, jornalista, político, publicista e escritor. Alto-Comissário de Moçambique de 1921 a 1923 com poderes políticos mais amplos que os Governadores.

ção provisória se fez rapidamente. Esta unidade aérea teve existência efêmera, efetuando apenas um único voo de ensaio, no qual o avião, por avaria do motor à decolagem, sofreu um acidente de que resultou a destruição da aeronave e ferimentos ligeiros no piloto comandante da esquadrilha (Santos, 1970, p. 12). Algum tempo depois, um incêndio destruiu um hangar e os aviões e demais material que nele se encontravam. A nomeação de Norton de Matos para Alto Comissário da República e Governador Geral entre 1920 e 1924, o seu profundo entendimento quanto ao interesse da aviação militar, civil e comercial deu novo alento à esquadrilha que passou por diversas alterações de missão, denominação, composição e organização acabando por ser extinta em 1926.

Contrariamente à situação verificada em Moçambique, o planeamento desta esquadrilha resultou do trabalho de uma comissão composta por elementos⁹ com algum conhecimento de operações aéreas e alguma experiência de atividade operacional realizada durante os estágios em esquadrilhas de combate na frente europeia, o mesmo sucedendo à maioria dos pilotos que a guarneciam. A inoperatividade terá ficado a dever-se a carências orçamentais, de material e combustível de aviação.

TEATRO ATLÂNTICO

Em abril de 1916, o afundamento de um navio norueguês perto da barra do Tejo, por impacto com uma mina colocada por um submarino em trânsito, demonstrou as fragilidades evidentes por demais identificadas, direcionando as atenções civis e militares para uma realidade conhecida.

O cumprimento das responsabilidades da Marinha, com o início da beligerância na sequência da declaração de guerra por parte da Alemanha, permitiram desenvolver uma perspectiva de âmbito aeronáutico com a criação de uma componente aérea naval usufruindo dos conhecimentos, contatos e ligação formal à Aviação francesa do primeiro-tenente Sacadura Cabral. Esta competência adquirida foi essencial à elaboração do seu memorando de 14 de janeiro de 1917, propondo a criação de um dispositivo aéreo de vigilância, para o qual viria a ser solicitado apoio francês, e à elaboração de um Plano de Vigilância Aérea da Costa. Pretendia-se uma resposta coordenada à ameaça permanente dos submarinos alemães operando na plataforma marítima continental, considerando a insuficiência de efetivos navais adequados, em número e em tipo de meios, para a condução da luta antissubmarina.

⁹ Major CEM observador aéreo António Cândido Gouveia Castilho Nobre e Capitão de Infantaria José Joaquim Ramires.

Em 21 de junho de 1917, na sequência da assinatura da Convenção Luso-Francesa, foi criado o dispositivo aéreo de vigilância da costa, para proteção da navegação portuguesa e aliada e dos principais portos nacionais, que incluía três centros de aviação marítima. A França competia a vigilância da costa portuguesa, de São Martinho do Porto até Caminha, com base num centro localizado em S. Jacinto, Aveiro. Os dois outros centros de aviação, em Lisboa e Algarve, seriam instalados para permitir a vigilância do restante litoral, contudo apenas o primeiro foi ativado, ficando sediado na Doca do Bom Sucesso, em Belém.

A necessidade de implementação deste plano garantiu a aprovação de legislação específica, em setembro de 1917, criando o Serviço de Aviação Naval¹⁰.

O Centro Aviação Marítima de Lisboa foi inaugurado em 14 de dezembro de 1917 com a amarração dos dois *FBA Tipo B*, vindos da EAM onde tinham sido montados e operados durante esse ano. Ao longo de 1918, a atividade operacional constou de patrulhas de reconhecimento ao longo da costa na área centro do continente e de exercícios conjuntos com unidades navais, tendo para o efeito sido adquiridos hidroaviões *Tellier*, Figura 4 e *Donnet-Denhaut D.-D.*

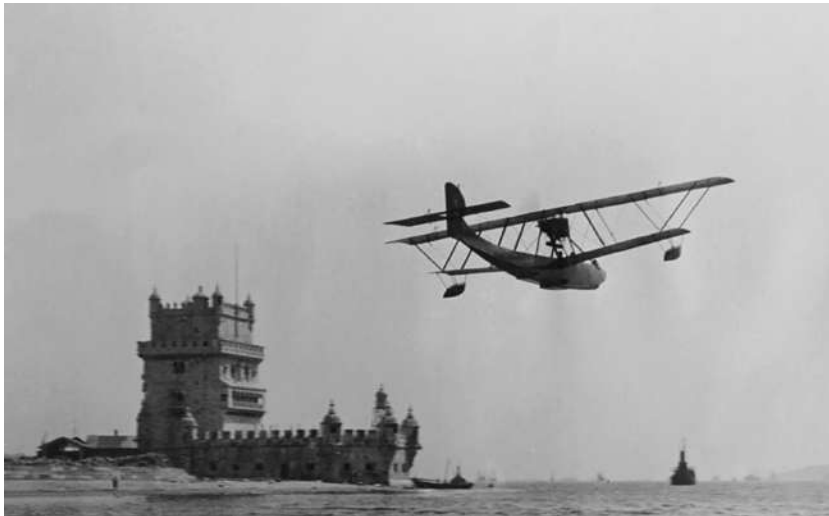


Figura 4 – Hidroavião Tellier. Aproximação à base do Bom Sucesso após missão de vigilância marítima, Lisboa

Fonte: Arquivo Histórico da Força Aérea.

¹⁰ Criado o Serviço de Aviação da Armada a 28 de setembro de 1917, Decreto 3395, *Diário do Governo*, nº 168, I série, 28 setembro 1917. Este diploma veio a ser revogado cerca de três meses depois constituindo-se em sua substituição a Direção dos Serviços de Aeronáutica Naval, mantendo a Escola anexa sediada em Lisboa, Bom Sucesso, Decreto 3743, *Diário do Governo* nº 9, I série, 11 janeiro 1918.

Os tripulantes das aeronaves da Marinha neste período eram os dois pilotos formados inicialmente em França com a especialização de piloto aviador constituintes do grupo pioneiro, dois¹¹ que receberam instrução inicial em Vila Nova da Rainha e os restantes¹² enviados também para escolas francesas nesse período. Todos obtiveram o brevet militar em Chartres e efetuaram a formação complementar nas escolas de hidroaviões em Hourtin e St. Raphael.

O Centro de Aviação Marítima de Aveiro, em S. Jacinto, subordinado ao comando de defesa do porto de Leixões, sob responsabilidade da Marinha francesa, iniciou a sua atividade operacional em maio de 1918. Estava equipado com seis aparelhos *Donnet-Denhaut D.-D.* e dois *Georges Lévy* e integrava pilotos e mecânicos franceses e pessoal auxiliar da Marinha portuguesa. Várias missões de patrulha e acompanhamento de comboios de navios foram realizadas tendo-se verificado, em algumas delas, contatos com submarinos alemães e algumas ações de fogo.

EVOLUÇÃO DA AERONÁUTICA PORTUGUESA

A participação da Aviação Militar nos vários teatros de Primeira Guerra só foi possível pela existência de pessoal tripulante e de mecânicos, que embora com qualificações limitadas, permitiram, finalmente, tornar a atividade aérea uma realidade. O percurso para atingir este desiderato, muito marcado pelas idiossincrasias nacionais, pelo desconhecimento dos próprios aviões e da sua utilização, e ainda, agravado pela instabilidade constante do período histórico em que teve lugar, ficou marcado por diferentes aproximações ou posicionamentos que associamos, numa análise pessoal, em “teóricos” e “operacionais.”

Quase três meses depois de Louis Blériot ter descolado de França e aterrado em Inglaterra¹³, Armand Zipfel tentou realizar, a 17 de outubro de 1909, o primeiro voo em Portugal. Seria, contudo, demasiado curto para poder ser considerado um sucesso. Nos dias seguintes novas tentativas foram

¹¹ Segundos-tenentes Eduardo Francisco Azeredo e Vasconcelos (morto em serviço em 23 agosto 1918) e Adolfo Trindade.

¹² Segundos-tenentes João Santos Moreira, Pedro Ferreira Rosado, António Pinto de Mesquita, A. Moreira de Carvalho, Juliano de Carvalho.

¹³ Travessia do Canal da Mancha por Louis Blériot (engenheiro-construtor-piloto) a bordo do Blériot XI. Descolagem de Baraques (Calais) com aterragem na falésia de Douvres (Dover) cobrindo em 32 minutos os 38 km do percurso realizado no dia 25 de julho de 1909. Conquistou o prémio desportivo do jornal britânico Daily Mail (mil libras esterlinas ao aviador que primeiro cruzasse o Canal) teve repercussões militares reconhecidas publicamente pelo Kaiser Alemão, o Imperador Guilherme II, que assegurava «a Inglaterra já não é uma ilha» por ser alcançável pelo ar.

anunciadas e sucessivamente adiadas razão pela qual a empresa promotora das “Festas de Aviação no Hipódromo de Belém” teve que restituir a importância das entradas.

Um entusiasta da aviação, João Gouveia, escrevia para o jornal *O Século*, em 26 de outubro de 1909:

[...] a aviação tornada febre se prendeu e contagiou a todas as manifestações da vida parisiense[...] em oposição[...] ao desinteresse que me parece ter sido acolhida em Lisboa a primeira experiência que aqui se realizou. Não sei se a parte comercial das experiências de Lisboa acarretou descrédito às mesmas, se os vários adiamentos desgostaram o público, se a imprensa não foi de antemão convenientemente informada da chegada do aviador... os jornais eram omissos, desinteressados, breves, alguns nem referências faziam: o público não soube do que se tratava... não seriam 3.000 os espectadores do primeiro voo que se realizava em Portugal.

João Gouveia, *O Século* (1909)

O ano de 1909 terminou com a fundação do AcP, Aero Club de Portugal, num esforço de vários militares e civis em que se distinguiu o grande impulsionador da aeronáutica, o tenente Ribeiro de Almeida. A publicação de uma revista pelo clube, destinada a um público-alvo específico, ultrapassando todas as dificuldades e num intenso esforço de divulgação com o propósito de transformar as mentalidades, influenciou a época e preservou preciosa informação para a posteridade sobre os primeiros tempos da aeronáutica nacional.

Até 1912, apesar dos esforços do AcP, não foi possível criar um interesse ativo relativamente à aviação, apesar de uma intensa divulgação aeronáutica e organização de várias atividades sobre este tema.

Na área militar, com o envolvimento da Arma de Engenharia responsável pelas questões do ar, e na realidade a única da arma a mostrar algum interesse, fazia-se um acompanhamento sereno fruto do envolvimento dos seus militares, alguns dos quais ao mesmo tempo membros do AcP.

Seguindo a evolução da aeronáutica militar em França, foi apresentada na Câmara do Deputados uma proposta que se constituiu como o primeiro documento formal relevando a necessidade da criação da Aviação Militar em Portugal. O seu conteúdo era claramente inovador, embora de difícil execução, a sua aprovação teria permitido avançar numa área em franco progresso, ao apontar para necessidades como: organização de uma Esquadra Aérea; construção de um Porto Aéreo ou aeródromo nas planícies da margem do Tejo, tendo anexas oficinas, hangares, depósitos de combustível, a Escola e outras dependências; a aquisição de material necessário para a instrução enquanto, um certo número de oficiais de engenharia e marinha, maquinistas e artífices

seriam mandados a França para receber instrução e cartas de pilotagem¹⁴, e ainda, a criação de um Fundo especial de Aviação para fazer face às despesas.

A proposta também referia que:

Portugal, sempre atrasado, pouco tem feito, e de aviação militar só conhece o que as revistas publicam: mas considerando que tal arma é de incontestável valor quando manejada por mãos audazes e experimentadas. Considerando que o seu custo é relativamente pequeno, e que essa arma, pelo carácter ousado, perfeitamente se coaduna com o tradicional espírito de aventura e audácia dos portugueses.

Projeto de lei, Diário da Câmara dos Deputados, 146ª Sessão (26 junho 1912)

O projeto-lei apesar de ter sido admitido para as comissões de Guerra e de Marinha não teve qualquer desenvolvimento. Contudo recebeu algumas críticas do AcP, cujos membros civis e militares vieram a constituir uma comissão, nomeada dois meses depois pelo Ministro da Guerra General Correia Barreto, para se debruçar sobre o “tipo de aeroplano a adquirir para o Exército de Terra e Mar”(Ordem do Exército, 1912, p. 437) e estabelecer as “bases para a organização de uma escola aeronáutica em Portugal”.

Durante dois anos prosseguiram os estudos e discussões sobre a aviação, enquanto no estrangeiro eram tomadas ações concretas que iam permitindo a sua ativação com maior ou menor dimensão. Os avanços e recuos no desenvolvimento da aeronáutica militar podem justificar-se pela falta de conhecimento real e prático das “coisas do ar” discutidas por um amplo naipe de “especialistas” já referenciados desde 1912. Estes, com ou sem intenção e apesar da sua capacidade de influência, não se direcionaram ou não foram suficientemente persuasivos para permitir o envio de militares para receber instrução de pilotagem no estrangeiro, à semelhança do que sucedeu em todos os países que foram obter no exterior o conhecimento prático, mesmo aqueles que, contrariamente ao nosso, se encontravam industrialmente mais desenvolvidos.

Também a merecer realce nesta fase inicial o nascimento de uma entidade privada, o Centro Nacional de Aviação, que pretendia avançar em termos práticos com a aviação civil em Portugal e cujos estatutos foram assinados em março de 1914. Com o objetivo de dar instrução de pilotagem pretendia apoiar-se numa rede de pistas para aterragem, entre outras, em Cabeção, no Alto Alentejo. Cerca de um ano depois já não tinha existência, mas o seu aparecimento desestabilizador, atuando de forma distinta do AcP, terá pressionado as entidades oficiais contribuindo para acelerar o processo de criação da aviação militar.

¹⁴ A instrução no estrangeiro nesta fase, a ter-se concretizado, teria alterado certamente o curso do desenvolvimento da Aviação Militar nacional.

A criação da EAM, Escola Aeronáutica Militar, por proposta (Diário do Governo nº 74, I série, 1914, Lei nº 162) do Ministro da Guerra, General Pereira d’Eça, aprovada em maio de 1914, baseada nos trabalhos realizados fundamentalmente por elementos ligados à Arma de Engenharia e com o apoio do AcP, mas sem que um único possuísse o brevet de piloto civil ou militar, mantiveram um modelo teórico sobre uma atividade essencialmente prática.

Por outro lado, muitas dúvidas existiam em Portugal sobre a adequabilidade e viabilidade da utilização de meios aéreos para fins militares, dividindo-se as opiniões entre dirigíveis ou aeroplanos, sobre os próprios tripulantes, sua especialidade ou arma de origem, postos, qualificações e mesmo critérios de seleção, e ainda, sobre a ativação da escola em termos de aeronaves e apoios de manutenção e sustentação.

Esclarecedora a posição do próprio Ministro da Guerra quando questionado durante a discussão da proposta de lei sobre o inconveniente de criar uma escola sem indicação das despesas e sem nomeação de pessoal, a qual teria que ser acente no voluntariado quando em Portugal tinham sido poucos os que se arrojaram em ascensões, referia sem convicção e pouco realismo (Diário do Senado, 88ª Sessão, 7 maio 1914, pp. 10-12):

“[...]este projeto foi organizado para que do pessoal de engenharia do serviço militar saiam os empregados para este serviço aeronáutico. É claro que temos falta actualmente de pessoal. Entretanto é de supor que essa falta deixe de existir dentro de poucos anos.”

Os “teóricos”, importantes e imprescindíveis para a divulgação e consciencialização inicial da aeronáutica, não conseguiram evoluir na vertente aviação, pelo que acabaram relegados para segundo plano com o aparecimento dos “operacionais” formados em escolas estrangeiras e posteriormente com a sua aprendizagem feita em Vila Nova da Rainha. Os primeiros, sendo maioritariamente elementos da Engenharia, continuaram a manter o interesse e esforço na vertente aerostação, que vieram a conseguir ativar na prática em 1922, assegurando o seu comando até à sua extinção em 1938.

As expectativas oficiais seriam para uma evolução lenta na instalação da EAM iniciando com a construção das infraestruturas, prevendo a utilização dos aviões oferecidos ao Exército em 1912 e sem proceder à aquisição de aeronaves, enquanto não estivessem reunidas as condições necessárias ao voo, ou seja, sem a existência das infraestruturas. Também haveria algumas dúvidas sobre enviar o pessoal ao estrangeiro para instrução de pilotagem ou contratar instrutores de voo no exterior que permitissem realizar os cursos em território nacional, à semelhança do que se veio a verificar com a maioria dos mecânicos.

A construção das infraestruturas da EAM acabou finalmente por ser iniciada em 5 de abril de 1915, no momento em que o panorama internacional era problemático para os Aliados, nove milhões de homens estavam entricheirados na frente oeste (em França) e na frente este (na Rússia), iniciava-se a expedição aos Dardanelos, a frente turca, o Cáucaso, o Egipto, a Ásia, e também, a entrada da Itália na Guerra, abrindo novas frentes contra a Áustria e em África. Por seu turno, a aviação assumia um papel significativo e transversal, para além da regulação do tiro de artilharia, observação do campo de batalha e reconhecimento das áreas de interesse inimigas, surgindo novas missões de bombardeamento, próximo e distante, missões de espionagem, caça de dia e de noite, enquanto a aviação naval era reconvertida e desenvolvida para conter o bloqueio.

Em Portugal a tomada do poder por um governo “guerrista”¹⁵ trouxe novos entendimentos alterando significativamente a situação e, no verão de 1915, por proposta dos ministros da Guerra, da Marinha e do Fomento, “Tornando-se necessário desenvolver o serviço de aviação e facilitar o recrutamento do pessoal indispensável à montagem de tão importante serviço e ao seu aproveitamento em caso de guerra” (Ordem do Exército, nº 12, I série, 15 julho 1915, p. 302) foi criada, junto da Comissão de Aeronáutica Militar, uma comissão especial de propaganda e vulgarização da aviação, para sensibilização e captação do interesse da juventude para esta nova atividade militar que se pretendia desenvolver.

Prestes a assumir a pasta da Guerra foi já Norton de Matos¹⁶, com a sua influência a posicionar-se para o desenvolvimento da aviação. Sendo sua intenção criar uma força expedicionária, que viria a ser conhecida por CEP, Corpo Expedicionário Português, impôs uma visão “operacional” apoiando a vertente aviação como componente do apoio aéreo às operações terrestres e navais, sen-

¹⁵ “Criaram-se dois partidos na sociedade portuguesa: os *Guerristas*, que concordavam com a política seguida... pelo Governo Republicano, dominado pelo Partido Democrático, que forçou a beligerância e conseguiu obrigar os Aliados a aceitar a participação de uma importante força expedicionária portuguesa no mais intenso teatro de operações do maior conflito da humanidade: a frente francesa na Flandres. Os *Anti-Guerristas*... uma parte substancial da Nação não concordava com esta política, achava que ela pretendia defender, não interesses nacionais, mas sim partidários e que iria acabar em desastre... Portugal tinha de cumprir as suas obrigações e defender o seu território, mas isso não implicava forçar a beligerância ou enviar forças para França.” TELO, António José, *95º Aniversário do Dia do Armistício, 90º Aniversário da Liga dos Combatentes e 39º Aniversário do Fim da Guerra do Ultramar*, 2013. URL: <http://www.ligacombatentes.org.pt/upload/dia.liga/2013b.htm>.

¹⁶ José Maria Mendes Ribeiro Norton de Matos (1867–1955). Oficial de infantaria, com curso de estado-maior. Foi um dos elementos da junta, ligada ao Partido Democrático, que organizou o 14 de maio de 1915. Ministro da Guerra, substituindo José Augusto Soares Ribeiro de Castro no período entre 22 julho 1915 e 10 maio 1917 e, de 5 julho 1917 a 8 dezembro 1917. Responsável pela organização do CEP, Corpo Expedicionário Português.

do o verdadeiro precursor da Aviação Militar focalizando-a para a sua missão: o cumprimento de ações aéreas militares.

Exercendo alguma pressão, mas deixando as infraestruturas e o estabelecimento da EAM à Arma de Engenharia, Norton de Matos, fomentou o aprofundamento do conhecimento em matérias de emprego da aviação e operação dos meios aéreos, concentrando-se na formação de pilotos em diversas escolas estrangeiras, aspeto crucial, mas permanentemente subvalorizado do anterior.

Apontado como objetivo fundamental à evolução da aviação, logo em 1912, nunca foi prosseguido pelos responsáveis ou influenciadores da Causa do Ar, contrariamente ao que se verificou no estrangeiro, com o brevetamento de aviadores militares que passaram a ter um papel primordial, ativo e impulsor. O exemplo da aviação francesa, constituída como referencial nacional, não foi seguido nesta situação, e mesmo Espanha, cenário que se acompanhava com proximidade e desconfiança, formou os seus primeiros pilotos militares em 1911 o que veio a permitir, logo em 1913, o desenvolvimento precoce do serviço aeronáutico militar com intervenção operacional em Marrocos.

Assinado por Norton de Matos foi aberto um concurso (Ordem do Exército, nº 14, I série, 1915, p. 347)¹⁷ para deslocação ao estrangeiro de seis oficiais do Exército e Armada afim de praticar em escolas de aviação com base no regulamento de instrução da Escola Aeronáutica Militar de 14 de julho de 1915.

Aprovados os candidatos, foram enviados para França, *Centre d'Aviation Militaire de Chartres*, em 10 de novembro de 1915, dois oficiais da Marinha e um do Exército¹⁸ e para os EUA, *Signal Corps Aviation School* em S. Diego, os restantes três¹⁹ onde iniciaram o curso em 5 de dezembro. A estes juntou-se um sétimo elemento²⁰ acabado de chegar de Angola depois de ter estado prisioneiro dos alemães por ação de combate em Naulila, apesar de uma deficiência visual evidente, aparentemente motivo impeditivo para o serviço aéreo, teve o seu requerimento deferido pelo Ministro da Guerra.

¹⁷ No segundo parágrafo do anúncio era referido “Estes oficiais perceberão soldo e a gratificação da arma, e uma ajuda de custo de 1 libra em ouro por dia desde a data em que receberem guia para seguir para o estrangeiro até ao dia em que se apresentarem no Ministério da Guerra”. No parágrafo 5ºa) indicava como condições de preferência “Declarar que reembolsará o Estado das quantias com ele dispendidas no caso de não obter a carta de piloto internacional (primeiro grau de aprendizagem)”.

¹⁸ Primeiro-tenente de marinha Artur Freire de Sacadura Cabral e segundo-tenente de administração naval António Joaquim Caseiro, tenente de infantaria José Barbosa dos Santos Leite.

¹⁹ Capitão de cavalaria Salvador Alberto du Courtils Cifka Duarte, alferes de cavalaria João Barata Salgueiro Valente e alferes de infantaria Carlos Esteves Beja.

²⁰ Tenente de cavalaria Francisco Xavier da Cunha Aragão.

No final do ano de 1915 foi ainda aprovado e posto em execução²¹ um ambicioso e exigente Regulamento da Escola Aeronáutica Militar que previa, entre outros, uma instrução essencialmente prática sobre “montagem e regulação de aeroplanos, dirigíveis e motores, voos e viagens em aeroplanos e ascensões livres e viagens em dirigíveis” (Ordem do Exército, nº 19, I série, 1915, p. 619).

De reiterar que a componente de aerostação esteve sempre presente em todos os estudos e propostas efetuados ficando, uma vez mais, considerada neste regulamento, mas não se concretizando a sua ativação em linha com o conteúdo da lei que tinha criado a Escola e que deu prioridade à aviação (Diário do Governo nº 74, 1914)²². Em paralelo, de referir que não foi encontrada qualquer referência ou documento que demonstrasse interesse em incluir a aerostação como componente do CEP. De facto as companhias de aerosteios, com renovado e crescente interesse nesta fase da Guerra, estavam a ser plenamente empregues pelos franceses e em franco desenvolvimento pelos britânicos, mas não terão merecido ou despertado atenção junto dos responsáveis nacionais.

Em janeiro de 1916, as construções em Vila Nova da Rainha começavam a ser visíveis de acordo com o plano inicialmente traçado. Na área do aquartelamento, a norte da via férrea, estavam terminados o Comando com dois pisos e o alojamento para oficiais. Na área do campo-pista estava construído o primeiro hangar de estrutura metálica e alvenaria, com 20x60m e um conjunto de oficinas e arrecadações anexas. No hangar estavam guardados o *Deperdussin*, o biplano *Avro*, um monoplano construído pela companhia de aerosteios e material de aerostação, papagaios para fotografia aérea e material aerostático *Spencer* adquirido em 1907 e experimentado anteriormente em Tancos²³.

No seguimento do forte impulso inicial com o envio dos primeiros sete pilotos ao estrangeiro, Norton de Matos, apercebendo-se da lenta evolução da aviação e das necessidades imediatas para o levantamento do CEP, nomeou em reforço e de forma expedita, para escolas de pilotagem inglesas mais três alunos-piloto, todos tenentes pertencentes à Arma de Cavalaria. Presentes a Junta Médica para confirmação da sua aptidão para pessoal navegante, constituíram-se como último grupo²⁴ a integrar o núcleo de pioneiros da Aviação Militar

²¹ Pelos Ministros da Guerra, José Mendes Ribeiro Norton de Matos e da Marinha Vítor Hugo de Azevedo Coutinho, em 23 dezembro de 1915.

²² “Proceder-se-á desde já à instalação da Escola na parte relativa à aviação, nomeando-se o pessoal indispensável para o bom desempenho do respetivo serviço.” A aerostação só veio a ser ativada em 1918 quando da criação do Serviço Aeronáutico Militar.

²³ Visita do Aero Club de Portugal á Escola Aeronáutica Militar, *Revista Aeronáutica*, nº 1, VI ano, janeiro-março 1916, pp. 4-5.

²⁴ Tenentes de Cavalaria Óscar Monteiro Torres, António de Sousa Maya e alferes Alberto Lelo Portela.

tendo marchado para o Reino Unido, com apresentação na Legação de Portugal em Londres a 17 fevereiro. Após um longo período de espera iniciaram a instrução de pilotagem elementar na *Ruffy-Baumann Flying School*, Hendon, Inglaterra, com obtenção do certificado civil FAI em menos de um mês, sendo admitidos de seguida no *11 Reserve Squadron, Royal Flying Corps*, baseado no aeródromo de Northolt, Ruislip, Inglaterra, para qualificação como pilotos aviadores militares.

Em março de 1916, na sequência destas nomeações, Norton de Matos ainda enviou mais um oficial para a instrução de pilotagem no estrangeiro que veio a ser incluído no núcleo inicial dos onze pioneiros da aviação portuguesa²⁵, conforme se verá adiante.

A deslocação dos primeiros militares ao estrangeiro para serem formados em escolas de pilotagem foi um passo fundamental, embora tardio, para a existência de uma aviação de cariz militar. Este processo, embora assegurando, exclusivamente, a formação do pessoal navegante com conhecimento básico para pilotar aeronaves e eventualmente cumprir algumas missões específicas, permitiu constituir o embrião da instrução de pilotagem em Portugal.

Em 1 de agosto de 1916, a EAM foi ativada e publicada a Ordem de Serviço nº1. As primeiras aeronaves de instrução foram adquiridas permitindo que a 2 de outubro se iniciasse, por fim, o curso de pilotagem. A maioria dos treze pilotos brevetados receberam posteriormente instrução complementar em França, enquanto outros, foram nomeados diretamente para as esquadrilhas expedicionárias a África, após a conclusão do curso em Vila Nova da Rainha.

Apesar da confiança e segurança que transparecia destes novos pilotos, não possuíam a experiência de voo para as altas expectativas colocadas, nem as qualificações necessárias ao planeamento e condução das operações ao nível das unidades apoiadas. A transformação do aeroplano num vetor aéreo estava ainda a ser efetuado na sua plenitude e complexidade e só podia ser verificado através das vivências nas linhas da frente e nos comandos aéreos. Faltava-lhes, por isso, aquele conhecimento e experiência operacional adquiríveis com o envolvimento em operações de guerra.

Por outro lado, os militares envolvidos na aviação, então uma atividade de vanguarda explorada pelos meios de comunicação com o endeusamento dos “ases”, sobressaindo pelo seu elevado risco, vivendo outros ambientes, absorvendo do contato internacional novos saberes e práticas, vieram a confrontar-se com a realidade nacional e com as perspetivas daqueles que influenciaram

²⁵ Capitão de Artilharia Norberto Ferreira Guimarães.

a evolução da aeronáutica e que, mantendo a responsabilidade da decisão, não estariam plenamente preparados para a necessidade de um novo passo.

Tornou-se perceptível o choque de concepções entre aqueles que detinham o conhecimento teórico, ou de observação, e os que sentiram e absorveram uma emergente perspectiva deste novo mundo, vivendo e compreendendo os requisitos, as dificuldades e impacto do voo e do emprego operacional de aeronaves. Foi um longo caminho. Passou pela criação do Serviço Aeronáutico Militar em 1918, Arma de Aeronáutica em 1924, Comando das Forças Aéreas em 1937, Aeronáutica Militar como ramo independente das Forças Armadas em 1952 e finalmente reestruturada como um todo e denominada Força Aérea Portuguesa em 1956.

SERVIÇO DE AVIAÇÃO DO CEP

Desde 1912 a aviação militar estava direcionada, com alguma justificação, para o desenvolvimento da capacidade de instrução de pilotagem, não apresentando perspectivas para a criação de unidades aéreas para emprego operacional. A legislação que criou a EAM, em maio de 1914, principal documento oficial sobre aeronáutica, especificava que as “tropas aeronáuticas compor-se-ão da atual companhia de aerosteiros, das unidades necessárias ao serviço de aviação e da seção de marinha” (Lei nº 162, Diário do Governo nº 74, I série, 1914. Art.º 5º).

Em 25 de novembro de 1914, já após a publicação da legislação citada, foi dada autorização pelo Parlamento para a preparação de uma Divisão (Decreto nº 1096, Diário do Governo nº 221, I série, 25 novembro 1914) destinada a salvar os interesses nacionais. Em sequência foi publicado um decreto sobre a composição e organização da então denominada Divisão Auxiliar Portuguesa a mobilizar, considerando as condições igualmente especiais em que iria operar, incluindo equipamento, sem referência ou atribuição prevista de quaisquer meios aéreos (Ordem do Exército, nº 29, I série, 1914, p. 1390)²⁶.

No final de 1915, o Regulamento da EAM (Ordem do Exército, nº 19, 1915, p. 619)²⁷ já referido, mantinha a linha da legislação anterior indicando apenas que as unidades de aviação seriam organizadas em função do desenvolvimento do serviço, o que só veio a verificar-se, em 1918, com a criação do Serviço Aeronáutico Militar (Diário do Governo nº 146, 1918).

²⁶ O Ministro da Guerra, António Júlio Pereira de Eça, 1 dezembro de 1914.

²⁷ Capítulo III. Do pessoal da Escola. Sua nomeação e atribuições. Art.º. haverá na Escola o seguinte pessoal permanente: Unidades de aviação (a organizar). Serão no número que for julgado necessário em vista do desenvolvimento que tiver o serviço de aviação. pp. 622-623.

Neste período, de quase três anos, verificou-se a constituição e projeção de duas esquadrilhas expedicionárias para Moçambique e Angola, cujos recursos materiais, humanos e financeiros disponibilizados, respetiva preparação, sustentação e operação foi da inteira responsabilidade nacional, conforme anteriormente mencionado. Situação esta apenas possível porque Norton de Matos, ao mesmo tempo e sem o referir, direccionou o esforço para a constituição de uma componente aviação orgânica que pudesse apoiar as forças a enviar para a frente europeia. Esta, apesar de representar um desafio demasiado exigente e requerer recursos e meios, claramente para além das capacidades e possibilidades nacionais, ia apresentar-se como demonstração da sua capacidade organizativa e transmitiria uma “imagem de modernização e mudança do Exército” (Telo e Sousa, 2016, p. 173)²⁸ de transcendente simbolismo para os “guerristas” que o Ministro da Guerra não descurou.

Com a sua intenção afirmada externamente e atingido o primeiro objetivo – enviar pilotos aviadores para formação no estrangeiro – Norton de Matos, incidiu o esforço no planeamento da componente aérea, enquanto preparava a concentração da Divisão que viria a constituir o CEP no Campo de Instrução a inserir no polígono da Escola Prática de Engenharia, em Tancos.

Em janeiro de 1916, próximo de iniciar o esforço de levantamento das várias unidades, Norton de Matos pretendia que estivessem preparadas quanto à sua proteção passiva relativamente a meios aéreos inimigos e também quanto à utilização da aviação em apoio da manobra terrestre, conseqüentemente solicitou que fossem efectuados trabalhos para clarificação e definição dessa mesma cooperação.

O Estado Maior deveria fixar, com a possível urgência, a composição mais conveniente a uma unidade de aviação, em pessoal e material, para operar no mês de maio seguinte, por ocasião da concentração da ainda denominada Divisão de Instrução. A Comissão formada por seis elementos, presidida pelo Comandante da EAM e um outro oficial do Serviço de Estado Maior, passado um mês elaborou um parecer inconsequente. Baseando-se nas mais recentes publicações da especialidade e com absoluta certeza, considerava que os serviços aeronáuticos, se encontravam em plena e rápida evolução, com profundas alterações quase diárias nos aparelhos propriamente ditos e no material, motores, armamento e proteção, pelo que entendia:

²⁸ Conforme se veio a verificar através da concentração em Tancos da divisão para instrução, constituída como núcleo das forças expedicionárias para a França. “O ponto mais importante em Tancos, foi a imagem de modernização e mudança do Exército que se conseguiu transmitir para a opinião pública. Um grande contributo foi a utilização de 300 camiões Kelly (...) outro contributo, foi o uso dos primeiros aviões da Aeronáutica do Exército”.

[...] que sem ter ao seu alcance os valiosíssimos elementos de estudo e os preciosos ensinamentos da actual guerra, não pode, com consciência, apresentar qualquer proposta(...). Quanto a fixação do pessoal, sendo este fundamentalmente dependente do material a servir e utilizar, não pode a Comissão emitir parecer[...].

AHM, Secretaria Guerra, Nota 67, (1916)

O desconhecimento interno revelado, o afastamento da realidade aeronáutica e algum desinteresse ou oposição ao assunto, não dava margem de manobra para poder manter a sua intenção seguindo processos tradicionais. Por razões de propaganda (Telo e Sousa, 2016, p. 173) ou por convicção da necessidade das forças no terreno terem algum conhecimento prático da cooperação com a aviação, incluindo telegrafia sem fios, Norton de Matos optou por obter informação privilegiada no estrangeiro e reforçar o número de militares “operacionais”.

Enviou instruções concretas para os oficiais mais antigos, responsáveis pelas missões em França e nos EUA, no sentido de recolherem informação detalhada sobre o emprego da aviação e atividade aérea nesses países, assim como, sobre aeronaves que pudessem vir a ser adquiridas para utilização na EAM em instrução e em operações. Igualmente, para além dos militares nos países indicados, nomeou mais três, o segundo e último grupo, para o Reino Unido, conforme anteriormente referido, diversificando assim as fontes e o universo de conhecimento, escolhendo-os pelo seu passado e, provavelmente, pelas suas anteriores posições “guerristas”²⁹.

A construção da pista de Vila Nova da Rainha, o levantamento da EAM e a atribuição das aeronaves, como condições mínimas para permitir o início da atividade aérea de instrução logo após a chegada dos primeiros pilotos, mantinham-se igualmente como objetivos. Neste sentido, o primeiro-tenente Sacadura Cabral, ainda a frequentar o curso de pilotagem em França, e já encarregado da aquisição de hidroaviões, foi incumbido da obter aviões para instrução, missão que concretizou apesar das dificuldades. Regressado a Portugal assumiu as funções de Chefe de Aviação da EAM, dias antes do início do curso. No ano seguinte, dada a sua experiência e contatos em França, foi novamente encarregue de adquirir aeronaves para a Marinha e para o Ministério das Colónias que, embora já descontinuadas para emprego operacional na frente europeia, serviram para guarnecer as expedições aos territórios de África.

²⁹ Capitão de artilharia Norberto Ferreira Guimarães, tenentes de cavalaria Óscar Monteiro Torres, António de Sousa Maya e alferes Alberto Lelo Portela.

Norton de Matos enfrentava o antagonismo e difíceis negociações com os parceiros ingleses e franceses para atingir os objetivos políticos – o que veio a conseguir – mesmo sem ter a possibilidade de apresentar contrapartidas credíveis ou assegurar compromissos minimamente realistas. A sujeição aos condicionalismos impostos, face às suas intenções, conduziu à inexistência de planos de contingência que permitissem alternativas coerentes com a gravidade e nível do empenhamento pretendido, sacrificou os militares combatentes e a população em geral, cenário agravado com o conseqüente endividamento das gerações futuras (Telo e Sousa, 2016, p. 122)³⁰. Enquanto no exterior o ambiente era complexo, internamente os atrasos e os constantes reveses para criar as condições conducentes à concentração e aprontamento das forças surgiam diariamente, implicando “uma tendência fortemente centralizadora do esforço de mobilização, de modo a impedir o boicote dos níveis intermédios (Telo e Sousa, 2016, p. 152).

No primeiro semestre de 1916, as dificuldades com os processos de aquisição das aeronaves e a disponibilização das verbas necessárias, e mesmo o emprego dos meios aéreos com requisitos e enquadramento diferentes, começavam a fazer antever as exigências da aeronáutica, ainda numa fase de preparação preliminar, o que não facilitava a rápida evolução pretendida no aprontamento dos meios aéreos.

A aceitação da atividade aérea não foi fácil, para uns não era compreendida pelas indefinições existentes, para outros era mal vista pois constituía-se como arma facilitadora da “propaganda guerrista”, situações agravadas pelas gratificações de voo auferidas pelos aviadores e porque começava a colocar em causa equilíbrios, dinâmicas, áreas de influência e direitos adquiridos. Era necessário conseguir ultrapassar a resistência à mudança, os medos e os poderes instalados, impedindo a sua influência e avançar com a atividade aérea no apoio às forças terrestres.

Na realidade, a guerra prosseguia começando a existir um conhecimento consistente sobre o emprego da aviação nas diversas ações que lhe eram exigidas. Este conhecimento prático aeronáutico das missões em ambiente de combate – e também da condução das operações –, de extrema importância a qualquer planeamento, não existia em Portugal. No início da primavera de 1916 e ao fim de quase dois anos de guerra, começaram a chegar os primeiros pilotos enviados para França, onde obtiveram a licença, *brevet* de piloto militar, mas

³⁰ Acordo financeiro para a formação do CEP e o funcionamento mínimo da sociedade portuguesa entre outubro de 1916 e novembro de 1918. “Em 1919, este componente da dívida portuguesa era de mais de 21 milhões de libras e só acabou de ser paga no final da década de 1950.”

sem conhecimento ou qualificações operacionais³¹, que embora permitissem prosseguir com as intenções de Norton de Matos em ter uma presença aérea, eram em número limitado e sem experiência operacional.

Como agravante, o segundo grupo enviado para os Estados Unidos da América ficou mais atrasado por ver a sua instrução interrompida no dia seguinte à apreensão dos navios alemães protagonizada por Portugal. Este grupo de quatro pilotos foi transferido para França para terminar o programa de instrução, acabando por chegar, tardiamente, no primeiro trimestre de 1917, ocorrência de grande impacto na capacidade de instruir e brevetar novos pilotos na EAM.

Neste contexto, considerando que ainda estava em fase de instrução no estrangeiro o único oficial com o posto de capitão, que integrava o grupo enviado inicialmente para os EUA³², colocou-se a Norton de Matos a necessidade de nomear rapidamente um comandante para o serviço de aviação do CEP. À semelhança das últimas nomeações, recorreu a outro oficial, o capitão de artilharia Norberto Guimarães³³, reconhecido também como “guerrista” e com provas dadas em África. Encontrando-se apresentado no Ministério das Colónias foi mandado regressar a 18 de abril para seguir para França, onde foi admitido na escola em Tours, a 30 de abril de 1916. Regressado a Portugal em fevereiro de 1917 foi colocado na EAM, iniciou os trabalhos conducentes ao estabelecimento do Serviço de Aviação incluindo um voo de divulgação ao norte do país³⁴, que acabou por não se concluir fruto de um acidente³⁵.

A partir de 10 de maio de 1916 começou a concentrar-se em Tancos a Divisão de Instrução, para em três meses de campo, poder constituir-se como núcleo das forças expedicionárias a França. Esta primeira fase de instrução terminou com a parada em Montalvo e um imponente desfile militar da divisão a duas brigadas de infantaria sem a participação de quaisquer aeronaves, como seria intenção inicial de Norton de Matos. Com efeito, apenas dois dias depois, em 17 de julho, foi realizado o primeiro voo militar em Portugal, em Vila Nova

³¹ Fase subsequente na aquisição de conhecimento, perícias e práticas que conferem ao piloto a capacitação para se inserir numa esquadrilha operacional.

³² Capitão de cavalaria Salvador Alberto du Courtils Cifka Duarte.

³³ Cap Art Norberto Ferreira Guimarães. Nasc 27 out 1883 no Bomfim, Porto. Alf de 1906, Cap de 1914. Brevet na Escola de Aviação, Tours 17 out 1916. Piloto de caça pela Escola de Aviação de Pau, 15 fev de 1917.

³⁴ “A 26 março 1917, sobe um Nieuport o capitão Norberto Guimarães que foi à Figueira da Foz, Porto (Castelo do Queijo), Viana do Castelo, onde o aparelho capotou inutilizando-se.” LAPA, 1928, p.116.

³⁵ SANTOS, Viriatos dos, Aviação Portuguesa, Livro nº 4, fonte não impressa, p.3. Entrada de 26 março 1917. Em Castelo do Queijo, capotou um aparelho tripulado pelos aviadores Norberto Guimarães e Adolfo Trindade que nada sofreram.

da Rainha³⁶, num momento em que existiam apenas dois pilotos³⁷ e um avião *Deperdussin*³⁸ sem condições para a execução de voos de observação e apoio³⁹.

Na segunda fase da instrução, entre setembro e novembro, foi mobilizada a 3ª Brigada de infantaria e as correspondentes unidades de artilharia e serviços, com uma organização ajustada ao novo modelo da lógica britânica (Telo e Sousa, 2016, p. 157). Aos exercícios finais desta brigada realizados em Tancos, assistiram como convidados os militares estrangeiros participantes na última reunião da Comissão Militar Aliada e estiveram presentes, pela primeira vez, aviões em cooperação aeroterrestre.

A integração da aviação nos exercícios, realizados na Charneca da Chamusca, embora praticamente desconhecida, teve um significado indiscutivelmente revelador na demonstração das possibilidades da arma aérea, envolvendo ações conjuntas entre a artilharia e a cavalaria, observação aérea e utilização de telegrafia sem fios, contando também com a participação de uma seção de pessoal habilitado a operar com equipamento TSF *Marconi* (Telo e Sousa, 2016, p. 176).

Este exercício ficou a dever-se ao envolvimento direto e centralizador de Norton de Matos e à satisfação de um conjunto de requisitos que conjugados, e com alguma felicidade, permitiram criar as condições para a sua execução com sucesso. Os pilotos diretamente envolvidos pertenciam ao último grupo enviado para Inglaterra, chegados a Vila Nova da Rainha no início do mês de setembro, enquanto os três novos aviões *Farman F41*, equipados com comunicações TSF e preparados para observação aérea e bombardeamento tinham sido recebidos e montados em outubro, sendo enviados por ordem expressa para esta missão de cooperação aeroterrestre.

Para a realização do exercício foi constituído um destacamento numa pista improvisada em Tancos, com dois pilotos⁴⁰, mecânicos e um avião. Quando

³⁶ Primeiro voo militar realizado na EAM pelo tenente José Barbosa dos Santos Leite, em monoplane *Deperdussin*, a 17 julho 1916.

³⁷ Tenente inf José Barbosa dos Santos Leite e segundo-tenente de administração naval António Joaquim Caseiro.

³⁸ *Deperdussin*. Monoplane equipado com motor rotativo *Gnome* de 6 cilindros 50 HP. Oferecido pelo tenente-coronel Albino Costa, oficial brasileiro, natural de Cedrim, Sever do Vouga, Portugal, por ocasião da campanha de angariação de fundos do jornal “*O Século*”. Oferecido ao Estado Português, 14 setembro 1912, chegou ao porto de Lisboa no dia 28. O piloto francês Sallés voou neste avião durante as Festas da Cidade de Lisboa de 1913, no campo desportivo do Campo Grande. Foi o primeiro avião em estado de voo da EAM.

³⁹ *Farman F41*. Primeiras aeronaves da Aeronáutica Militar, recebidas em 9 de outubro de 1916, equipadas com um motor *Renault* de 80 hp, possuíam capacidade ofensiva e equipamento de comunicações, TSF. O piloto encontrava-se sentado no lugar de trás e o observador à frente, o que lhe permitia uma excelente visão panorâmica, acesso fácil ao mecanismo lança-bombas, podendo ainda dispor de uma metralhadora.

⁴⁰ Tenentes António de Sousa Maya e alferes Alberto Lelo Portela.

se pretendia posicionar o aparelho o piloto⁴¹ que efetuou o transporte verificou que não havia qualquer hangar ou cobertura de proteção pelo que regressou a Vila Nova da Rainha. Este acontecimento terá sido ultrapassado, sendo cumpridas várias missões, entre os dias 12 e 16 de novembro, para teste e afinação dos equipamentos o que veio a permitir a realização dos exercícios de cooperação com as forças terrestres, na data pretendida e com eficácia, apesar das condições meteorológicas adversas registadas.

No final de 1916, o emprego de aviões nos exercícios da 3ª Brigada em Tancos, foi uma realidade impensável no início desse ano. Revelando-se uma situação pontual de sucesso, com divulgação nos jornais, poderá ter criado uma falsa ideia sobre os requisitos e a preparação necessários para a operação e emprego dos aviões no cumprimento de missões. No caso presente desenquadrado de um cenário real de guerra, em termos de número de aeronaves necessárias e desempenho operacional concreto e, também, sobre a enorme diferença existente entre um piloto recém brevetado e um piloto operacional experiente, uma vez que a espetacularidade do voo efetuado, poderia não significar uma real capacidade operacional. O êxito do exercício aeroterrestre, representando um “passo de gigante” em termos nacionais, integrou-se como uma luva no “milagre de Tancos”, ajudando a provar que as forças portuguesas estavam prontas para partir para França, confirmando que “Os guerristas podiam ser completamente irrealistas de um ponto de vista estratégico e militar, mas eram excelentes na propaganda, a pontos de alterar por completo a leitura de um acontecimento” (Telo e Sousa, 2016, p. 171).

Na última reunião da Comissão Militar Aliada, realizada a 9 de novembro de 1916, ficou acordado que seria a Grã-Bretanha a transportar para o teatro europeu, armar e formar o CEP. Introduzindo alguns ajustamentos e adoptando o modelo britânico a força portuguesa aprontada passou a Divisão Reforçada, conforme formalizado em memorando de 3 de janeiro de 1917.

Este documento, assim como alterações subsequentes, foi omisso sobre o serviço de aviação do CEP não sendo clara a intenção desta lacuna. As decisões posteriores confirmam que Norton de Matos manteve como objetivo o envio de uma componente aérea para França, mesmo não havendo hipótese de a ativar e operar com apoio britânico. Poderemos acrescentar, em tese, que ao estar confiante nos efeitos dos resultados obtidos em Tancos e na sua capacidade de negociação, não se terá obrigado a obter externamente uma

⁴¹ O tenente Óscar Monteiro Torres não satisfeito com as condições encontradas entendeu que não podia deixar o avião e não o chegou a entregar ao tenente Maia de acordo com a sua ordem de missão.

garantia firme pela atribuição dos meios aéreos e equipamentos necessários a esse desiderato.

A considerar ainda que nesta fase da guerra as unidades aéreas eram já comandadas e empregues de forma centralizada, sendo atribuídas ou destacadas para junto de unidades normalmente não abaixo de Corpo de Exército. Tudo indica que seria intenção integrar a unidade portuguesa na frente britânica junto do CEP, mas uma vez que existia uma clara preocupação na manutenção da aparência da autonomia portuguesa, não dispersando unidades para fora da estrutura e do comando exclusivamente nacional, não se vislumbra como poderia ser compatibilizada a situação da unidade aérea portuguesa operando independente, em termos de comando e controlo, sustentação, manutenção e emprego em operações.

Em 23 de dezembro de 1916 partiram para Paris os primeiros elementos do CEP para efetuar contatos preliminares e frequentar cursos de instrutores de curta duração. Entre estes, incluiu-se um núcleo avançado de cinco militares⁴², Figura 5, pertencentes à aviação para se familiarizarem com a organização e funcionamento das esquadrilhas inglesas e preparar a constituição do Serviço de Aviação no CEP. O tenente Monteiro Torres⁴³, chefe da Missão de Aviação terá submetido, ainda antes da partida, para apreciação do Ministro da Guerra um “Projeto de Organização da Aviação Militar”, o qual terá prometido dar toda a atenção ao documento entregue⁴⁴.

⁴² Tenentes Óscar Monteiro Torres, António de Sousa Maya, José Barbosa dos Santos Leite alferes Alberto Lelo Portela e, ainda para a área de material, o alferes graduado engenheiro João Filipe Martins Branco.

⁴³ Óscar Monteiro Torres. Promovido a capitão a 27 setembro 1917. Morto na sequência de combate aéreo em 20 novembro 1917. Foi o primeiro piloto português a estagiar na frente de batalha e a integrar uma esquadrilha francesa estacionada em Maison Neuve, perto de Chaudun, dez quilómetros a sul de Soissons.

Desapareceu na sequência do envolvimento em combate aéreo durante uma patrulha, na área de Laon-en-Laonnois, tendo caído ou descido em território inimigo. O combate terá ocorrido na sequência da localização de dois aviões de cooperação aos quais foi dada “caça”, surpreendidos por mais três aviões inimigos, o comandante da formação conseguiu escapar-se tendo desaparecido o piloto português. Foi a quarta missão e a primeira vez que defrontava o inimigo, existindo forte probabilidade de ter sido atingido pelo tenente Rudolf Windisch, a sexta vitória deste piloto pertencente à esquadrilha alemã Jasta 32b, no dia 19 novembro de 1917. Provavelmente ferido terá conseguido aterrar o seu avião Spad 7 atrás das linhas inimigas sendo capturado, como prisioneiro de guerra, e transportado para o hospital alemão de Laon, onde veio a falecer no dia seguinte. A localização dos seus restos mortais só se verificou em novembro de 1920, encontrando-se enterrado desde 21 de novembro no cemitério militar alemão de Saint Vincent, sendo exumado em 1922 para Vieille Chapelle. Posteriormente, em 1925, os seus restos mortais foram transferidos para o cemitério português de Richebourg l’Avoué e, em 1930, transladados para Portugal.

⁴⁴ Nota 10 do Chefe da Missão da Aviação, tenente Monteiro Torres, para CEM CEP, Norte de França, 31 março 1917. AHM



Figura 5 – Equipa avançada da aviação em França. Dezembro 1916.

- Alferes graduado engenheiro João Filipe Martins Branco, alferes Alberto Lelo Portela, tenente José Barbosa dos Santos Leite (em pé, esquerda para direita). Tenentes Óscar Monteiro Torres e António de Sousa Maya (sentados).

Fonte: Arquivo Histórico da Força Aérea.

Chegados a França os aviadores destacados iniciaram de imediato um estágio no *10 Sqdn Royal Flying Corps*, estacionado em Bethune, onde permaneceram cerca de dois meses, acompanhando o trabalho das esquadrilhas em campanha e os seus diversos apoios. Realizaram voos de observação de tiro, reconhecimento e fotografia, para se familiarizarem com os requisitos deste tipo de missões, mas sem lhes ter sido permitido pilotar os aviões, pois reconhecidamente não tinham qualificações operacionais.

Em 22 de fevereiro de 1917, Norton de Matos informou o Major-general Barnardiston⁴⁵ que Portugal ia enviar um corpo de exército a duas divisões, seguindo assim uma sugestão anterior da Comissão Militar Aliada. A decisão portuguesa foi aceite poucos dias depois, ficando por definir o apoio em artilharia pesada. A aviação, por outro lado, era alvo de novas insistências tendo o General britânico⁴⁶ feito chegar ao chefe do *Imperial War Office* o pedido por-

⁴⁵ Major-general Barnardiston chefe da missão militar britânica. Manteve-se em Portugal até ao final da guerra como coordenador da cooperação militar.

⁴⁶ Telegrama 190 do Major-general Barnardiston 29 março 1917 para o *Chief of Imperial General Staff* solicitando a constituição de uma esquadra a seis aviões para a Força Expedicionária e o envio para Inglaterra de sete pilotos, quatro dos quais estavam em França, e de seguida logo que terminassem a instrução quatro oficiais observadores, sete alunos-observadores, um oficial de manutenção, um de motores, oito montadores e oito mecânicos.

tuguês para constituir uma esquadra, constituída por seis aeroplanos, e formar pessoal que em parte seria instruído em Inglaterra.

Esta alteração da posição portuguesa verificou-se na altura em que os pilotos portugueses em França deixavam a unidade britânica e se apresentaram no Quartel General do CEP, onde constituíram a Missão de Aviação, elaborando a estruturação do Serviço em coordenação com a Repartição de Informações do Estado Maior. Havendo falta de oficiais disponíveis e com conhecimento de línguas estrangeiras desempenharam igualmente funções de receção aos contingentes nacionais no território francês, durante um mês em Wisernes de forma alternada, período que se prolongou até final de maio.

Desde o início de março, o responsável pela Missão de Aviação, com uma visão muito própria sobre a aeronáutica militar, desdobrou-se em contactos para elaborar propostas de organização da aviação e requisitos para a escolha dos meios aéreos que viessem a equipar as esquadilhas portuguesas que se pretendiam constituir, cuja dimensão e viabilidade dependeria exclusivamente dos britânicos.

Na realidade, a estadia em Inglaterra, onde como oficial mais antigo teve a oportunidade de acompanhar a visita que a delegação governamental portuguesa efetuou ao campo de Northolt, permitiu-lhe uma aprendizagem e aquisição de algum conhecimento aeronáutico, demonstrando, desde cedo, grande interesse e energia, tornando públicas posições sobre a evolução da aviação militar e da necessidade de uma relação próxima com o RFC, *Royal Flying Corps*. Em entrevista ao jornal *A Capital* (Porto, 1916, pg 1) foram referidas considerações sobre a necessidade de criar a capacidade de construção e reparação de aeroplanos, a aquisição de aparelhos para o treino e instrução, e ainda, sobre a questão da “autoridade técnica” na pilotagem de aeronaves. Esta era uma área completamente desconhecida e não compreendida no exército, onde a “autoridade hierárquia” era a única considerada válida, comumente aceite e relativamente à qual o tenente Monteiro Torres sempre se mostrou muito sensível e irredutível, pela sua importância na área aeronáutica, mas que, na prática, elevava o confronto entre “teóricos” e “operacionais”.

Os acontecimentos do mês de abril de 1917, agravados com a realidade militar na frente ocidental europeia e a entrada dos Estados Unidos na guerra, demonstraram a Norton de Matos que a sua margem de manobra com os britânicos estava restringida necessitando de fazer opções. A falta de navios para o transporte de tropas e de fundos para pagamento ao pessoal no CEP, conjuntamente com necessidades de toda a ordem e a indisponibilidade britânica para

apoiar a componente aérea, obrigaram ao realinhamento das suas intenções relativamente à aviação.

Logo no dia 10 daquele mês, o Ministério da Guerra Britânico, em resposta aos últimos pedidos portugueses, transmitiu a indisponibilidade para ceder aeroplanos dadas as necessidades imediatas próprias, nem poder instruir qualquer tipo de pessoal, embora pudessem iniciar preparativos para o fazer mais tarde. A encerrar abria a possibilidade de “os pilotos instruídos que possam ser adstrictos para servir no *Royal Flying Corps* serão bem-vindos”. Embora existissem pelos menos quatro pilotos disponíveis, e sem voar, esta oportunidade não terá sido aceite, provavelmente, por não se enquadrar no posicionamento nacional vigente.

A 17, o tenente Monteiro Torres, mantendo-se numa espera exasperante, desabafava com um outro piloto português em instrução em França que lhe solicitava auxílio financeiro devido ao atraso com a receção dos vencimentos, dizendo que se faz tudo menos voar, pois “não há meio de nos enviarem os pilotos e soldados que pedimos...”⁴⁷.

Neste mesmo dia, Norton de Matos enviava um telegrama a Afonso Costa⁴⁸, que se encontrava em Paris, solicitando contacto com o Governo Francês no sentido de ser obtido “o fornecimento de vinte e quatro peças e da esquadilha de aviação...”⁴⁹.

Também o General Tamagnini escrevia no seu diário a 24 de abril: “Os quatro aviadores que para aqui vieram, não voam pilotando aparelhos, desde dezembro! Estão a perder o treino. Não têm conta os telegramas mandados para Lisboa sobre a organização da esquadilha, assunto já tratado há dois meses quando saí de Lisboa. Sem isso não nos fornecem máquinas.” (Borges et all, 2017, p. 84).

Em maio de 1917, na sequência da visita de Norton de Matos a França, e aparentemente fechada a opção britânica, iniciou-se a formação avançada em escolas francesas dos quatro pilotos destacados inicialmente para o CEP e ficou aberta a possibilidade da formação dos pilotos e mecânicos ser realizada, também, em unidades francesas o que se veio a verificar a partir de julho (Figura 6).

⁴⁷ AHFA/EP/086/01/03. Carta de Monteiro Torres, para capitão de Cavalaria Salvador Alberto do Courtils Cifka Duarte, em formação em escolas francesas, Norte de França, 17 abril 1917. Cópia.

⁴⁸ Dr. Afonso Costa Chefe do Governo e Ministro das Finanças.

⁴⁹ A insistência na obtenção de aviões franceses, indicia o interesse de prosseguir com a constituição de uma esquadilha de caça e não de regulação de tiro, alterando eventualmente as prioridades anteriores. Ministério da Guerra, rascunho de nota oficiosa sem data em resposta a uma carta à imprensa do ex-ministro da guerra Norton de Matos. AHM 1-35-1178.



Figura 6 – Alunos-pilotos portugueses. Juvisy, França, 1917

Fonte: Arquivo Histórico da Força Aérea.

Neste período, o capitão Norberto Guimarães, indigitado como chefe da Aviação tendo formação avançada, mas não possuindo qualquer qualificação operacional, encontrava-se em Lisboa a planear e a organizar a aviação do CEP numa lógica que assentava na escola francesa. Responsabilizado pela preparação de pessoal e pela coordenação da obtenção dos meios propôs um modelo para o Serviço de Aviação do CEP mais robusto, prevendo o levantamento de três esquadrilhas, uma de caça e duas de regulação de tiro equipadas com aviões, material e equipamento a receber da Grã-Bretanha e França, situação a data já completamente inviável.

Atendendo a que o pessoal da aviação, incluindo pilotos, observadores e mecânicos, formados na Escola Aeronáutica Militar, em Vila Nova da Rainha, era manifestamente insuficiente para guarnecer as esquadrilhas previstas e carecia de qualificação complementar, iniciou-se o processo de seleção de militares voluntários, destinados à pilotagem e observação aérea, assim como a contratação de mecânicos civis de várias especialidades.

Em 2 de Julho de 1917, por Despacho do Ministro da Guerra, o capitão Norberto Guimarães (Guimarães, AHFA, 1918)⁵⁰ assumiu formalmente a chefia dos Serviços de Aviação do CEP, já como Corpo de Exército e, no mês seguinte, foi criada a Esquadrilha Inicial (EI) para efeitos de mobilização e enquadramen-

⁵⁰ Relatório elaborado na sequência da finalização da missão e por insistência do então Ministro da Guerra do Governo de Sidónio Pais, Amílcar de Castro Abreu Mota. Disponível em: <http://ahfa.emfa.pt/conteudos/Ficheiros/biblioteca/IGuerra.pdf>.

to do pessoal a enviar para França. Esta unidade ficou instalada no Quartel de Artilharia n° 1, em Campolide, Lisboa.

O interesse português na obtenção dos meios aéreos necessários às esquadrilhas manteve-se, tal como a indisponibilidade britânica e francesa para os fornecer, mesmo começando a existir um número significativo de pilotos e mecânicos já qualificados e disponíveis para completar uma primeira esquadrilha. Nesta situação, e com o intuito de ganhar experiência operacional, França autorizou que os quatro pilotos portugueses e respetivos mecânicos estagiassem em esquadrilhas da frente no último trimestre de 1917 e na sequência do qual foi abatido o capitão Monteiro Torres.

Com a proposta inglesa de reorganização do CEP conhecida no final de 1917, e reiterada a impossibilidade do fornecimento das aeronaves necessárias à constituição das esquadrilhas, foi decidido o regresso a Portugal de todo pessoal do Serviço de Aviação, o que veio a suceder com a maioria dos pilotos, observadores e mecânicos, até março de 1918. Entretanto, a 3 de janeiro Norberto Guimarães tinha obtido uma exceção para que, de acordo com a disponibilidade das entidades francesas, mais nove pilotos que haviam terminado a sua instrução avançada se apresentassem, a “título de instrução”, nas esquadrilhas da frente de combate (e.g. Esquadrilha SAL263, Figura 7).



Figura 7 – Tenente Pereira Gomes junto a um Salmson 2A 2, Esquadrilha SAL263. Tartiers, França. Maio de 1918

Fonte: Arquivo Histórico da Força Aérea.

A 26 de maio uma ordem específica para o “regresso imediato” de todo o pessoal da aviação, fez recolher os últimos elementos no início de junho. No

total treze pilotos portugueses efetuaram missões de combate em França integrados em esquadrilhas francesas de caça e bombardeamento⁵¹.

Encerrava-se um período de intensa atividade de valorização do pessoal da Aeronáutica Militar que, apesar de não ter atingido os objetivos inicialmente definidos, fruto das próprias limitações e contradições do CEP, contribuiu para criar as bases da organização e implantação da Aviação Militar em Portugal.

SINTESE DE REFLEXÃO SOBRE A GÊNESE DA AVIAÇÃO MILITAR PORTUGUESA

– A Arma de Engenharia (Diário do Governo, nº 122, 1911, p. 2141)⁵², através das suas estruturas, influenciou a evolução da aviação militar até ao momento do início da operação dos meios aéreos pelo pessoal navegante.

Apesar do seu estatuto científico vanguardista e capacidade de influência, os engenheiros militares, alguns membros do AcP, sendo amplamente responsáveis pelo processo que conduziu à conceção e planeamento da construção da EAM, não conseguiram evoluir e marcar pela diferença a componente aviação, mantendo-se sempre vocacionados para a defesa e controlo da aerostação. Apenas no período do pós-guerra foi possível tornar consequente este esforço com a criação de uma companhia de aerosteios que aqueles vieram a liderar até à sua extinção.

Contrariamente à engenharia as outras armas parecem não ter sido atraídas pela aviação. Tanto a cavalaria, mas particularmente a artilharia não demonstrou qualquer atenção ou interesse, uma aproximação bem distinta do que se verificou em França. Também, dada a estreita ligação que os elementos da engenharia dedicaram à aviação, seria suposto que se apresentassem como voluntários para o primeiro curso no estrangeiro, o que não se verificou, o mes-

⁵¹ Ibid. Lista de Oficiais Aviadores Combatentes na Guerra de 1914-1918 Integrados em Esquadrilhas Francesas:

Capitão Óscar Monteiro Torres, SPA 65, Spad 7.

Capitães António Santos Leite, António de Sousa Maya e tenente Alberto Lello Portella, SPA 124, Spad 7.

Capitães Luiz da Cunha e Almeida e António Maria da Cunha e Almeida, SPA 79, Spad 7.

Capitão José Joaquim Ramirez e tenente João Salgueiro Valente, N 158, Nieuport.

Alferes José Antunes Cabrita, SOP 208, Sopwith.

Tenentes José Pereira Gomes e alferes Ulisses Alves, SALM 263, Salmson.

Tenente Jones da Silveira e alferes Eduardo Santos Moreira, C 278, Sopwith.

⁵² A Arma tinha a responsabilidade pelo Serviço Telegráfico Militar e respetivo desenvolvimento de acordo com os processos de comunicação existentes, incluindo aerostação, aviação e pombos correios.

mo sucedendo com os oficiais de artilharia. Mais tarde, no primeiro curso da EAM foram brevetados dois oficiais de engenharia⁵³ e nenhum de artilharia.

Os oficiais de engenharia mantiveram o monopólio dos assuntos da área aeronáutica e o controlo da evolução dos acontecimentos até outubro de 1916, altura em que os pilotos aviadores recém formados no estrangeiro passaram a interferir nas estruturas da EAM e a influenciar as decisões.

– O Aero Club de Portugal exerceu um papel fundamental na divulgação da aeronáutica junto da opinião pública e no desenvolvimento do conhecimento aeronáutico.

Desde 1911 manteve uma ativa divulgação aeronáutica através da ação relevante de vários elementos da Arma de Engenharia membros do clube, mas vocacionados prioritariamente para a aerostação deixando poucas referências à aviação. Embora relevante e compreensível a intenção do AcP em prioritariamente criar uma escola de pilotagem não foi acompanhada por um esforço direcionado para a formação de pessoal militar no exterior que se pudesse constituir como grupo de conhecimento específico, orientado para a prática da aviação, permitindo o seu desenvolvimento consistente.

– A Aviação Militar resultou da visão e orientações do Ministro da Guerra, Norton de Matos, que forçou a formação e qualificação de pessoal navegante, permitindo o seu emprego em França (CEP) e em África.

Independentemente das questões políticas que conduziram à beligerância e ao envio do CEP para França, e que criaram todo o tipo de resistências à sua consecução, o “milagre de Tancos”, incluindo a sua componente aérea, para muitos “uma mera mobilização e um treino rudimentar” (Telo e Sousa, 2016, p. 486), foi possível exclusivamente pela ação específica de Norton de Matos. Os objetivos por si traçados foram conseguidos pela superior capacidade de planeamento, organização, persuasão e liderança, assentes em apertados processos de centralização e controlo absolutos aliados a uma vontade férrea para os atingir sem concessões.

Da mesma forma, a ativação da Aviação Militar ficou a dever-se à intenção de integrar uma componente aérea na grande unidade a mobilizar. O afastamento cada vez maior entre as intenções existentes, e nem sempre escritas, e a capacidade de concretização do sistema instalado tornaram a realidade militar no terreno muito aquém das expectativas e sem viabilidade prática. Pode aceitar-se que Norton de Matos teria por vezes um “optimismo delirante tomando desejos por realidade” (Telo e Sousa, 2016, p. 486), mas se não tivesse acreditado

⁵³ Tenentes de engenharia José Manuel Sarmiento de Beires e Aurélio Júlio Botelho de Castro e Silva.

na necessidade da existência da componente aérea o desenvolvimento posterior da Aviação Militar teria sido diferente.

– A Aeronáutica Naval impulsionada por Sacadura Cabral e com apoio francês resultou de uma colocação correta de requisitos operacionais que garantiram a sua criação e independência.

Enquanto os oficiais de engenharia influenciavam o desenvolvimento menos célere da aviação no Exército, a Marinha, desde cedo, demonstrou interesse por esta nova atividade, sendo vários os seus militares que se associaram ao AcP e estiveram ligados às primeiras iniciativas aeronáuticas⁵⁴. Em 1912 estava prevista a aquisição de hidroaviões e o envio de pessoal para instrução no estrangeiro o que não se veio a verificar, pois foram negadas pelo Parlamento as verbas necessárias.

Mais tarde, as ligações à congénere francesa e a necessidade de ativação do Plano de Vigilância Aérea da Costa, permitiu que a Marinha prosseguisse, com um outro objetivo em termos organizacionais: a existência de aeronáutica própria, nas vertentes aviação e aerostação, com capacidade autónoma para executar ações de guerra, solução veementemente defendida por Sacadura Cabral. Apenas a vertente aviação foi ativada com a publicação de legislação específica em setembro de 1917, criando o Serviço de Aviação Naval. Totalmente separado do Exército, o Serviço incluía uma escola anexa o que lhe permitiu independência da EAM, esta criada e desenvolvida num contexto conjunto e de economia de escala, mas que, na perspetiva da Marinha, não satisfazia aos seus requisitos, necessidades e interesses.

– As esquadrilhas expedicionárias a Moçambique e Angola não tiveram satisfeitos os requisitos, operacionais e logísticos no âmbito aeronáutico, nem o comando adequado, que permitissem a sua prontidão e emprego.

A Aviação Militar tendo participado em Moçambique e em Angola com aeronaves, em situações e condições diferenciadas, inseriram-se num enquadramento idêntico, que pode caracterizar-se através da transcrição da Comissão de inquérito a uma das situações⁵⁵:

O estudo deste período da campanha na África Oriental mais uma vez demonstra que as estações superiores não puderam ou não souberam convenientemente preparar, nem superiormente orientar a nossa intervenção militar nesse teatro de operações. Em tudo se revela uma grande desorganização,

⁵⁴ Primeiro-tenente António Joaquim Caseiro. Primeiro militar brevetado piloto no estrangeiro. Veio a falecer a 13 dezembro 1918 na sequência de acidente por ter sido ferido por fogo das forças revolucionárias ao sobrevoar a Rotunda durante o movimento de Sidónio Pais.

⁵⁵ MARTINS, General Ferreira, *Portugal na Grande Guerra*, 2º vol., parte VI, cap. XXXI, A campanha de Moçambique, dezembro 1935, p. 174. Relatório da Comissão de Inquérito realizada à 4.ª Expedição a Moçambique sob o comando do Coronel Tomás de Sousa Rosa.

a mais completa ausência de previsão e de uma conveniente preparação, e a carência de recursos em dinheiro e material indispensável..., acrescidos com a falta de um plano de guerra previamente estabelecido, onde tivessem sido fixados os objetivos políticos e militares da nossa ação...

General Ferreira Martins, (1935)

– Os pilotos militares com instrução no estrangeiro, vivências e conhecimento do ambiente aeronáutico externo e experiência em esquadrilhas operacionais francesas foram premissas, cujas mais valias permitiram o crescimento e consolidação definitiva da componente aérea no Exército.

FONTES

Arquivo Distrital de Leiria.

Arquivo Histórico Diplomático do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Lisboa.

Arquivo Histórico da Força Aérea, Lisboa.

Arquivo Histórico Militar, Lisboa.

Diário da Câmara dos Deputados, 1911-1919.

Diário do Governo, 1911.

Diário do Senado da República, 1911-1919.

Ordens do Exército, 1ª e 2ª série, Lisboa, 1912-1919.

Revista Aeronáutica, 1911-1919.

BIBLIOGRAFIA

Barroso, Luís, 2018. A Grande Guerra em Angola: a expedição de Alves Roçadas e de Pereira D'Eça na estratégia intervencionista, *Ler História* [Online], 72 | .URL: <http://journals.openedition.org/lerhistoria/3524>; DOI: 0.4000/lerhistoria.3524

Bickers, Richard Townshend, 1988. *The First Great Air War* (1ª ed.), Londres, Hodder & Stoughton, 1988.

Blériot, Louis & Ramond, Édouard, 1927. *La Gloire des Ailes. L'Aviation de Clément Ader a Costes*, Paris, Les Editions de France, 1927.

Borges, João Vieira, e Marques, Isabel Pestana & Dias e Eurico Gomes, 2017. *Diário de Campanha do General Fernando Tamagnini, Comandante do CEP*, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar.

Cardoso, Edgar Pereira da Costa, s.d. *História da Força Aérea Portuguesa*, Vol I. Lisboa, Cromocolor.

Cardoso, Edgar Pereira da Costa, 1981. *História da Força Aérea Portuguesa*, Vol II. Lisboa, Cromocolor.

Fraga, Luís Alves de, As Origens da Aviação Militar Portuguesa, 1999. *Mais Alto, Revista da Força Aérea*, 319, Ano XXVII, pp. 21-27.

Guimarães, Norberto Ferreira, 1918. *Relatório do Chefe dos Serviços de Aviação do C.E.P.*, AHFA.

- Henriques-Mateus, Lourenço Henrique, 2009. *Portugal na Aventura de Voar: Precursores e Aviadores (1909-2009)*, Lisboa, Jornal Público.
- Lapa, Albino, 1928. *Aviação Portuguesa*. Lisboa, Libânio da Silva.
- Martins, General Ferreira, dezembro 1935. *Portugal na Grande Guerra*, 2º vol., parte VI, cap. XXXI, A campanha de Moçambique.
- Santos, Carlos Machado F. dos, 1970. *A Aviação Militar em Angola 1918-1926*, Luanda, autor.
- Serejo, Carlos Manuel Robalo, 2012. *Subsídios para a História da Força Aérea Portuguesa*, Lisboa, Força Aérea Portuguesa.
- Tadeu, Viriato, 2017. *Quando a Marinha tinha asas... Anotações para a História da Aviação Naval Portuguesa (1916 – 1952)*, Lisboa, Comissão Cultural de Marinha.
- Telo, António José, 2013. *95º Aniversário do Dia do Armistício, 90º Aniversário da Liga dos Combatentes e 39º Aniversário do Fim da Guerra do Ultramar*, URL: <http://www.liga.combatentes.org.pt/upload/dia.liga/2013b.htm>.
- Telo, António José coord., *História da Marinha Portuguesa: Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974*, Tomo I, Lisboa, Academia de Marinha, 1999.
- Telo, António José, “Os Começos do Século”, *Nova História Militar de Portugal*, Direção de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, Vol. 4, pp. 350-385, Lisboa, Círculo dos Leitores, 2004.
- Telo, António José, SOUSA, Pedro Marquês de, *O CEP. Os Militares Sacrificados pela Má Política*, Porto, Fronteira do Caos, Editores, 2016.

A AVIAÇÃO NAVAL – A AÇÃO NA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL



Figura 8 – Capitão-de-fragata Hugo Baptista Cabral

Fonte: IUM.

ORIGENS DA AVIAÇÃO NAVAL PORTUGUESA

Em 14 de agosto de 1915 o Ministério da Guerra abre finalmente um concurso para os oficiais do Exército e da Armada que desejassem obter o seu brevet de piloto no estrangeiro. É aqui que entra em cena aquele que viria a ser o grande impulsionador da Aviação Naval: o 1TEN Artur de Freire Sacadura Cabral. Concorreu também para piloto outro candidato improvável: o Guarda-marinha de Administração Naval António Joaquim Caseiro.

Ambos os oficiais partem para França em novembro de 1915, para a Escola de Aviação Militar de Chartres. António Caseiro recebe o *brevet* militar francês nº2628 em 5 de fevereiro de 1916, cabendo-lhe assim o mérito de ser o primeiro piloto da Marinha. Já Sacadura Cabral recebe o *brevet* nº2881, após 222 voos (aterragens) em 28h57m de voo, no dia 9 de março de 1916, o dia em que o Kaiser alemão declarou guerra a Portugal.

De regresso a Portugal, em setembro de 1916, ambos os pilotos ficam como instrutores de voo na Escola Aeronáutica Militar, onde Sacadura Cabral vai ser também o Diretor de Instrução (Figura 9). O primeiro curso de Vila Nova da Rainha arranca em outubro de 1916 e a partir de dezembro integram nele dois alunos da Marinha: o 2TEN Azeredo e Vasconcelos e o 2TEN Adolfo Trindade. Vai ser também na EAM que vão começar a sua formação os primeiros técnicos, para montadores de hidroaviões, os sargentos carpinteiros Joaquim Caperta e António Tavares, o despenseiro Romão e o 1º artilheiro Gonçalves; para mecânicos de aviação, os três sargentos nomeados são excluídos por manifesto desinteresse no curso, sendo depois substituídos pelo sargento serralheiro José de Faria.



Figura 9 – Primeiro curso de pilotos da Escola Aeronáutica Militar. Sentados ao centro, Sacadura Cabral e António Caseiro (instrutores). Primeiro à esquerda, em pé, o 2TEN Azeredo e Vasconcelos

Fonte: Arquivo Histórico da Marinha.

Após a chegada de Sacadura Cabral de França, o Ministro da Marinha, então o CTEN Victor Hugo de Azevedo Coutinho, designou aquele aviador para escolher um local para a instalação dum centro e escola de hidroaviões. Este é um sinal claro da intenção que a Marinha tinha de criar uma componente aérea dentro do ramo. Logo em 10 de outubro de 1916, Sacadura Cabral apresentou uma proposta para instalar este centro no Alfeite⁵⁶, localização esta que tinha

⁵⁶ Na área que atualmente fica entre a entrada da estação naval da BNL e o CNOCA.

as características ideais para a hidroaviação, já que era uma área abrigada aos ventos predominantes com um excelente espelho de água para a amargem dos hidros. No entanto, eventualmente porque nesta altura a Marinha já tinha planos para ali instalar a sua nova base naval, esta proposta não foi aceite, pelo que Sacadura Cabral contrapropôs a instalação provisória deste centro na doca do Bom-Sucesso, que não sendo boa seria pelo menos aceitável. Esta segunda proposta foi aceite, mas o Bom-Sucesso manteve o seu estatuto de “provisório” até 1952...

Embora a entrada no conflito europeu fosse um objetivo estratégico para Portugal, havia uma clara consciência de que o país não estava minimamente preparado para a guerra. Assim que a Alemanha nos declarou guerra, apresámo-nos a pedir a colaboração dos aliados britânicos e franceses para modernizar as forças armadas. A maior preocupação da Marinha era a ameaça dos *U-Boat* e grande parte do esforço de modernização foi no sentido de obter acesso às novas tecnologias de defesa antissubmarina, em especial a guerra de minas e aviação. No que diz respeito à aeronáutica naval (e militar), toda a colaboração veio de França, tendo-se comprometido este país a fornecer o material necessário e a formar todo o pessoal aeronáutico. Efetivamente os próximos pilotos e técnicos ir-se-iam qualificar em França, porém ao ritmo (da pouca) disponibilidade das escolas francesas, que não era propriamente o ritmo das necessidades portuguesas... Contudo, esta proximidade inicial à França iria influenciar, em termos doutrinários e técnicos, a Aviação Naval ao longo da sua existência.

Foi também de França que veio o primeiro estudo de implementação de um sistema de vigilância aérea da costa portuguesa. Este estudo efetuado pelo *Lieutenant de Vaisseau* Maurice Larrouy⁵⁷, no final de 1916, preconizava a instalação de três centros de hidroaviões (Norte, Lisboa e Sul)⁵⁸ para cobrir toda a linha de costa até cerca das 20 milhas ao largo, um centro de dirigíveis (Lisboa) para patrulhar entre as 20 e as 50 milhas e um sistema de comunicações com TSE, telégrafo e telefone a ligar todos os centros e o comando central.

Entretanto a situação vai-se agravando ao longo de 1916. Os submersíveis alemães aventuram-se cada vez mais na costa portuguesa, aumentando exponencialmente os afundamentos, inclusivamente os navios são atacados no porto, tal como aconteceu no Funchal a 3 de dezembro de 1916. Perante esta

⁵⁷ Qualificado em observador aeronáutico desde 1913, tinha já por esta altura comandado dois centros de aviação (Corfu e Tessalónica). Em janeiro de 1918, iria ser nomeado comandante do *Centre d'Aviation Maritime d'Aveiro*.

⁵⁸ Em setembro de 1917 o 2TEN Adolfo Trindade foi incumbido de selecionar a localização das bases do Norte e do Sul, tendo escolhido S. Jacinto (Aveiro) e a Ilha da Culatra (Faro-Olhão).

situação, em S. Bento insiste-se na aquisição de hidroaviões, e na sequência de um pedido para avaliar o plano do tenente Larrouy, em 14 de janeiro de 1917, Sacadura Cabral faz uma exposição ao Ministro da Marinha, onde de uma forma muito convincente e bem fundamentada apresenta as vantagens das aeronaves de patrulha marítima. Aparentemente este relatório vai ter a maior recetividade do governo e a partir daqui vão-se começar a tomar medidas concretas para a edificação da aviação da Marinha.

Note-se que embora se associe muito a criação da Aviação Naval a Sacadura Cabral, há também que reconhecer o mérito e a importância do Ministro Azevedo Coutinho (Figura 10). Este oficial sempre acreditou na capacidade da aviação e apoiou bastante a sua edificação na Marinha. Pode-se mesmo afirmar que a Aviação Naval teve a sorte de ter tido Azevedo Coutinho como Ministro da Marinha em dois momentos fulcrais: em 1916-1917 na sua criação, e em 1922, aquando a Travessia Aérea do Atlântico Sul.



Figura 10 – Vitor Hugo Azevedo Coutinho e Sacadura Cabral, 1917

Fonte: Arquivo Histórico da Marinha.

Em fevereiro de 1917, começam na doca do Bom-Sucesso as obras de instalação do futuro Centro de Aviação Marítima de Lisboa; em março, Sacadura Cabral e Roger Soubiran fazem em Vila Nova da Rainha o primeiro voo numa aeronave da Marinha; é disponibilizada uma verba de 500.000 francos e em abril Sacadura parte para França para adquirir seis novos hidroaviões e restante material de apoio para equipar o Centro de Lisboa. Em junho partem

para aquele país mais dois futuros pilotos navais: o 2TEN Pedro Rosado e o 2TEN Santos Moreira, assim como os técnicos de manutenção para terminarem a sua formação. Em 21 de junho é assinado um acordo de defesa com a França, onde se estabelece que este país fica com o comando do centro de hidroaviões de Aveiro e dos dirigíveis⁵⁹ (dispositivo, conforme Figura 11), enquanto Portugal é responsável pela edificação do centro de Lisboa e do Algarve. Em 28 de setembro é finalmente promulgado o Decreto 3395, que cria *de jure* o Serviço de Aviação da Armada e respetiva Escola, a partir daqui a Aeronáutica Naval iria seguir independente da Aeronáutica Militar, em 1952 voltariam a fundir-se.

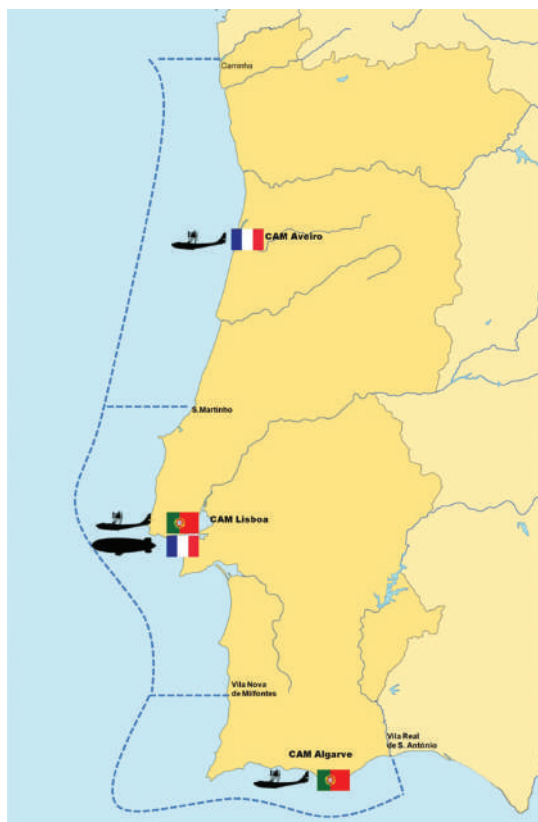


Figura 11 – Dispositivo de vigilância aérea acordado entre Portugal e França em 21 de junho de 1917

Fonte: Arquivo Histórico da Marinha.

⁵⁹ Portugal ficaria responsável pela construção das infraestruturas da base dos dirigíveis. Este projeto nunca chegou a arrancar pois os custos de aquisição dos terrenos (Benfica ou Belém) estavam muito acima da capacidade financeira do Ministério. Sacadura Cabral também não foi muito apologista deste centro. Alegava que só o custo do hangar seria de cerca de 500.000 francos, ou seja, o mesmo necessário para montar um centro de hidroaviões.

Durante 1917, Portugal viveu num estado de constante agitação social. As despesas de guerra e a escassez de bens de consumo importados levaram ao açambarcamento e a uma subida especulativa dos preços. Aproveitando o descontentamento popular, a 5 de dezembro de 1917, o Major Sidónio Pais sublevou a Escola de Guerra e alguns populares para marchar sobre Lisboa e tomar o poder. A Marinha ficou no lado de Afonso Costa, tendo inclusivamente alguns navios bombardeado Lisboa; em terra constituiu-se rapidamente uma força de marinheiros liderados pelo CFR Afonso de Cerqueira, mas acabou também por ser derrotada no Largo do Rato.

Para celebrar a sua vitória, Sidónio Pais organiza um desfile militar no qual as forças da Marinha são obrigadas a marchar desarmadas. Na sequência desta humilhação e após uma tentativa de recolher as munições à carga do Quartel de Marinheiros em Alcântara, esta unidade e o cruzador “Vasco da Gama” revoltam-se no dia 8 de janeiro de 1918, mas Sidónio Pais já estava preparado para esta reação e sem grande dificuldade abafou a revolta. Nitidamente a Armada não estava nas boas graças do novo governo.

No que diz respeito à Aviação Marítima⁶⁰ em particular, as consequências da revolução de Sidónio Pais fazem-se sentir ainda antes desta ter triunfado. No dia 8 de dezembro de 1917, durante um voo de instrução sobre o Parque Eduardo VII, o 2TEN Joaquim Caseiro (Figura 12) desceu para observar a concentração das tropas, mas acabou por ser atingido numa perna pelo fogo de espingarda dos revoltosos. Segundo o Capitão Cifka Duarte, então comandante da Escola Aeronáutica, foi a curiosidade que fez o tenente Caseiro sobrevoar a concentração de tropas, já os revoltosos julgaram que o avião estava a efetuar um reconhecimento fotográfico. Independentemente das razões, o piloto teve que fazer uma aterragem forçada no Areeiro da qual resultou a morte imediata do seu aluno (TCOR Martins de Lima), e devido aos ferimentos sofridos, viria a falecer no dia 13 de dezembro⁶¹.

⁶⁰ N.A.- Durante a 1GM e até 1925, utilizava-se mais o termo “Aviação Marítima” do que “Aviação Naval” para designar a aviação da Marinha Portuguesa. Neste artigo são utilizadas ambas as designações, mas o seu significado é idêntico.

⁶¹ Na altura do seu acidente fatal, contrariamente aos restantes aviadores da Marinha, o 2TEN Caseiro não constava na lista de pessoal do Serviço de Aviação da Armada, sendo por isso questionável se realmente havia intenção deste piloto regressar à Marinha.



Figura 12 – Sacadura Cabral e António Caseiro, 1917

Fonte: Arquivo Histórico da Marinha.

Do Serviço de Aviação da Armada, vai ser exonerado por motivos políticos o seu primeiro diretor, o Capitão-de-mar-e-guerra Câmara Leme, assim como outros dois oficiais superiores não especializados em aviação. A Direção vai ser entregue ao CFR Afonso de Cerqueira, que por motivos óbvios, não nutria de qualquer espécie de confiança do governo. A 14 de dezembro de 1917, dá-se o início *de facto* da Aviação Naval quando os dois FBA da Marinha amaram no Bom-Sucesso, vindos de Vila Nova da Rainha e pilotados por Azeredo e Vasconcelos e Pedro Rosado.

Nesta altura a Aviação Marítima contava com quatro pilotos: Azeredo e Vasconcelos, Pedro Rosado, Adolfo Trindade e Santos Moreira. A gestão da manutenção ficava a cargo de Roger Soubiran, que coordenava uma equipa de três montadores de hidroaviões e dez mecânicos, um dos quais brevetado em observador. Para além deste pessoal, a guarnição do Centro incluía também outros 15 militares não especializados em aviação, perfazendo assim um total de 33 homens. Note-se que o 1TEN Sacadura Cabral tinha destacado em novembro para o Ministério das Colónias, para desempenhar as funções de adido aeronáutico na legação portuguesa em França, de onde só viria a regressar definitivamente em 23 de novembro de 1918.

A Aviação Marítima ficou subordinada ao recém-criado Comando Central de Defesa Marítima, assim como os submarinos, navios de patrulha e caça-minas (na sua maioria pesqueiros armados), campos de minas defensivos, redes antissubmarinas, hidrofones e os postos de vigilância costeiros. Contudo pouco tempo depois, no dia 5 de janeiro de 1918, foi promulgado o Decreto 3743 que extinguiu o Serviço de Aviação da Armada e criou a Direção da Aeronáutica Naval. A partir daqui a aviação da Marinha vai ter uma completa autonomia na gestão do seu orçamento e pessoal, ficando apenas sob o controlo operacional do Comando Central de Defesa Marítima, o que na prática resumiu-se à ativação da secção de alerta aquando um avistamento dum submarino inimigo.

A primeira patrulha conhecida da Aviação Marítima ocorreu no dia 5 de janeiro de 1918, e até ao Armistício de 11 de novembro, distinguem-se dois períodos distintos em termos de *modus operandi*: de janeiro a junho, em que a maioria dos voos é feita por um dos FBA, os chamados “reconhecimentos isolados”; e de julho a novembro em que vamos ter os “reconhecimentos em secção” efetuados por pares de Donnet-Denhaut ou Tellier.

JANEIRO A JUNHO DE 1918 – RECONHECIMENTO ISOLADO

A Aviação Marítima vai para a guerra com apenas dois FBA Tipo B com motor de 100cv. Para além de obsoleto, o FBA é um hidro muito frágil e o seu motor Gnôme rotativo é muito pouco fiável. Dos 18 relatórios conhecidos com voos de FBA, observa-se que o “FBA 2” apenas faz quatro saídas, o que nos faz supor que este hidro quando foi para o Bom-Sucesso já estaria muito “cansado”, como se dizia na gíria da Aviação Marítima. Provavelmente terá sido este o FBA montado em março de 1917, pelo que por esta altura já tinha quase um ano de montagem, o que para os padrões atuais não é significativo, mas nesta época um hidro durava em média seis meses. O que é facto é que grande parte dos “reconhecimentos isolados” vão ser efetuados pelo “FBA 1” e normalmente são voos de cerca de 45 minutos que raramente vão além do Cabo Raso; assim pouco mais se podia fazer senão sobrevoar a entrada da barra de Lisboa para monitorizar os campos de minas defensivos ou detetar minas inimigas. Estas patrulhas eram voadas muito junto à linha de costa, para em caso de panne o hidro ser mais facilmente socorrido por uma das muitas embarcações que por ali navegavam, tal como aconteceu a 18 de maio, quando o “FBA 1” de Azeredo e Vasconcelos veio a reboque dum galeão desde Cascais, que muito provavelmente foi recompensado monetariamente, conforme era prática comum na época.

Apesar da maioria dos voos com FBA serem locais, encontra-se também um relatório de uma saída para o largo. No dia 23 de abril foi recebido do Comando Central um alerta de avistamento de submarino, neste dia Azeredo e Vasconcelos e Pedro Rosado descolaram cada um no seu FBA e não só voaram até às 20 milhas a Oeste do Cabo da Roca, como se mantiveram 2:30 em voo. O *U-Boat* não foi avistado, mas mesmo que tivesse sido, a única coisa que o FBA podia fazer seria ir avisar os navios de patrulha, pois voavam desarmados.

Em relação ao “armamento” dos FBA, o Coronel Edgar Cardoso refere na sua “História da Força Aérea Portuguesa” que eram utilizadas sacas carregadas com cimento, para que, ao serem lançadas e embaterem no mar, a nuvem de pó do seu rebentamento fosse confundida com a explosão duma poderosa bomba. Não encontramos em mais nenhuma outra fonte referências a este tipo de improvisado, mas uma vez que este autor era contemporâneo dos pioneiros da Aviação Naval, é provável que tenha ouvido esta história deles, mas mesmo assim, questiona-se se não terá confundido estas sacas com as típicas bombas de exercício da época, que eram réplicas das reais, mas em cimento.

Embora os documentos encontrados no Arquivo de Marinha nos permitam conhecer com rigor o número e tipo de voos efetuados a partir de agosto de 1918, para se poder ter uma estimativa do que foi a atividade aérea da Aviação Marítima entre janeiro e agosto, teve-se que cruzar os poucos dados existentes dos registos individuais dos tripulantes com os cerca de 40 relatórios de patrulha encontrados, contudo acredita-se que os valores obtidos estão muito próximos dos totais que efetivamente foram voados.

Em janeiro e fevereiro houve muito pouca atividade aérea, não mais do que sete saídas por mês, muito provavelmente devido às típicas condições meteorológicas do Inverno, temos inclusivamente relatórios de voos encurtados devido ao agravamento da meteorologia ou cancelamentos devido ao estado do mar, é que apesar do FBA ser um hidroavião de *coque*, o seu casco era em contraplacado fino que só podia operar em condições de mar muito favoráveis, e mesmo que a descolagem ou a amaragem fosse feita num Tejo relativamente calmo, tinha que se ter sempre em linha de conta o estado do mar fora da barra e as hipóteses do hidro sobreviver nessa ondulação após uma amaragem forçada.

De março a junho vamos ter uma meteorologia mais favorável, mas não vai ser por isso que se vai começar a voar com a frequência desejada. Vamos ter agora uma média de apenas 10 saídas mensais, pois por esta altura já o potencial de ambos os FBA estava esgotado e por isso havia que os poupar ao máximo (Figura 13). Na altura havia uma clara consciência de que estas aeronaves

não eram apropriadas para a missão e que era perigoso voar nelas, supõe-se que apenas aceitavam o risco de voar nos FBA porque o País estava em estado de guerra.



Figura 13 – F.B.A. Gnôme 100 cv
Fonte: Arquivo Histórico da Marinha.

É nítido que nesta fase inicial a prioridade foi pôr os novos hidroaviões operacionais, contudo este processo foi atribulado. Os DD e os Tellier adquiridos em meados de 1917 terão chegado a Portugal em outubro de 1917, mas em 10 de janeiro de 1918, os caixotes como os hidros ainda estavam expostos à chuva no Cais da Desinfecção na Rocha do Conde d’Óbidos, pois neste dia o comandante Afonso de Cerqueira fez um pedido de verba para pagar o transporte deste material para o Bom Sucesso em carros de bois. Desconhece-se quando é que os hidros realmente chegaram ao Centro, mas sabe-se que a sua montagem começou em março. Obviamente que após tanto tempo sem manutenção, estas aeronaves já estavam muito degradadas, sobretudo corrosão nas partes metálicas. Como se isto não bastasse, apenas uma das aeronaves veio com instrumentos e nenhuma delas com miras de bombardeamento ou lança-bombas. Embora a Escola Aeronáutica Militar e o Centro de Aveiro tenham emprestado alguns instrumentos, já os lança-bombas e visores tiveram que ser manufacturados por engenharia reversa numa serralharia nacional.

Por estes motivos só vamos ter a primeira missão com os novos hidroaviões em finais de maio, um voo de Lisboa a Aveiro, considerado de longo alcan-

ce na época. No dia 30 de maio o “DD 2” e o “Tellier 5” sob a chefia de Azeredo e Vasconcelos, descolam às 08^h30^m do Tejo para irem amarar em S. Jacinto às 10^h50^m junto ao recém-inaugurado *Centre d’Aviation Maritime d’Aveiro*. Nesta altura os Franceses de S. Jacinto só tinham um dos seus hangares montados, pelo que os hidros portugueses tiveram que pernoitar ao relento; no dia seguinte os motores teimaram em arrancar devido à acumulação de areia no carburador. Perdeu-se assim mais um dia em reparações tendo os hidros só regressado a Lisboa no dia 1 de junho.

Embora a falta de aeronaves tenha sido o principal condicionante da fraca atividade aérea no primeiro semestre, logo nos primeiros dias de utilização do C.A.M. de Lisboa, emergiu outro problema grave: o próprio Centro. O Bom-Sucesso não era abrigado nem ao vento nem à mareta, o espaço na doca era exíguo, o lançamento dos hidroaviões através da única rampa de madeira era moroso e o movimento de navios ou embarcações no rio e na doca muitas vezes conflituava com os hidros. Com o diminuto orçamento atribuído, apenas se conseguiu construir um pequeno hangar com capacidade para quatro hidros das dimensões do Donnet-Denhaut ou do Tellier, faltavam espaços oficiais e não havia alojamento para todos os oficiais e sargentos. Mais uma vez se recorreu ao improvisado; com as caixas de transporte dos hidroaviões acabou-se por construir oficinas, um pombal e alojamentos, que conferiram ao C.A.M. de Lisboa um certo ar de bairro degradado. Para cúmulo, descobriu-se logo nos primeiros dias de operação, que a rampa de madeira para o lançamento dos hidros não era suficientemente comprida, pois ficava fora de água durante a baixa-mar, o que na prática implicava que durante o dia havia um período de quatro horas no qual não podia haver operações de voo. Estes problemas foram todos reportados logo em dezembro, mas ia-se já em maio e nada tinha sido feito para melhorar as condições do Centro. E mesmo apesar de as verbas terem sido autorizadas, o dinheiro não chegava à Direção da Aeronáutica Naval.

Apesar de tudo, em fevereiro é aprovada em Conselho de Ministros mais uma verba para a aquisição de seis novos hidroaviões, estes destinados a equipar o Centro de Aviação Marítima do Algarve. Sacadura Cabral vai então escolher novamente o Donnet-Denhaut, mas desta vez equipado com o motor Hispano-Suíza de 200 cv. Refira-se que assim que este aviador chegou a França, o material começou a chegar a um ritmo impressionante. No final da Guerra havia em Lisboa 11 modernos hidroaviões de reconhecimento, materiais para construir outros tantos e as oficinas do Centro estavam equipadas com as mais modernas ferramentas e maquinaria. No entanto um problema que Sacadura

Cabral não conseguiu resolver foi integrar os oficiais portugueses nos cursos de pilotagem em França com a celeridade desejada. Estes cursos estavam sempre apinhados e obviamente que Portugal não era a prioridade das escolas de aviação francesas, mas mesmo assim conseguiu arranjar vaga para três alunos da Marinha.

Contrariamente aos FBA, os DD e os Tellier tinham capacidade voar armados e para o efeito foram adquiridas 35 bombas inglesas de 100 lb (45Kg). A Aviação Marítima iria assim ter pela primeira vez capacidade ofensiva, mas o ponto de vista do governo era o da Marinha passar a ter capacidade para efetuar bombardeamentos aéreos em Lisboa. Não será por isso de estranhar que se tenha dado ordem para a Aviação entregar as espoletas destas bombas ao Arsenal do Exército. Esta atitude foi a gota de água para o comandante Afonso de Cerqueira (Figura 14). O Diretor da Aeronáutica Naval considerou que isto foi uma completa falta de confiança no seu comando, para além de que impedia a Aviação Marítima de cumprir a sua missão, recusou-se por isso a cumprir esta ordem, o que por sua vez resultou na sua prisão temporária no forte de S. Julião e exoneração do seu comando.



Figura 14 – CFR Afonso de Cerqueira

Fonte: Arquivo Histórico da Marinha.

Em relação à entrega das espoletas, desconhece-se o desfecho deste episódio, mas até 11 de novembro temos registos de 16 exercícios de bombar-

deamento, dois deles garantidamente com bombas reais (4 de julho e 11 de outubro) e na documentação não vemos qualquer referência a limitações operacionais motivadas por uma retenção das espoletas, o que nos faz supor que estas acabaram por não ser entregues, pelo menos na sua totalidade.

Quando Afonso de Cerqueira foi exonerado em 25 de abril, a Direção passou interinamente para Pedro Rosado. Em 11 de junho, apresentou-se vindo de França o 1TEN Pinto de Mesquita, que por ser o oficial mais antigo, passou a ser o Diretor interino até dezembro de 1918, altura em que entregou o cargo a Sacadura Cabral, ou seja, foram os jovens oficiais subalternos que ficaram a dirigir a aviação durante a Guerra...

Em abril o Centro de Lisboa teve outra “baixa”: o 1TEN Adolfo Trindade foi destacado para os Açores para edificar um centro de aviação na Horta, ficando assim Lisboa reduzida a três pilotos até à chegada de Pinto de Mesquita. Em 12 de julho, apresenta-se vindo de França o 1TEN Moreira de Carvalho, o Centro de Lisboa tem agora cinco pilotos e estão mais três em formação em França, finalmente vislumbra-se a hipótese de vir a ter sete pilotos ao serviço, que é considerado o número ideal para um centro desta dimensão. Mas isto nunca vai chegar a acontecer e na prática cada piloto vai ter que permanecer de alerta no Centro, dia sim dia não, do nascer ao pôr-do-sol.

As carências de pessoal manifestam-se também nas praças, sobretudo a nível de observadores e de pessoal não especializado. Nunca se conseguiu ter mais do que quatro observadores, e embora esta qualificação fosse obtida em Portugal, requeria treino em voo. Teve então que se utilizar as poucas horas de voo disponíveis para qualificar praças mecânicos de aviação em observadores. Estes voos eram essencialmente treinos de bombardeamento, lançamento de pombos e voo em altitude para aferir se o candidato tinha capacidade fisiológica para ser tripulante. A falta de pessoal auxiliar causou também um grande impacto, inclusivamente temos uma paragem na atividade aérea devido ao destacamento de pessoal para o Batalhão Expedicionário de Marinha para Moçambique. Em julho, Pedro Rosado informa que apenas tem apenas 18 praças para auxiliar na manobra dos hidroaviões, o que implica que estes homens têm que permanecer no Centro todos os dias. Os mapas de lotação do C.A.M. Lisboa confirmam que esta unidade nunca teve mais do que metade dos 124 homens necessários.

Esta falta de pessoal e a tão desejada substituição da rampa de lançamento dos hidros, fez com que não houvesse praticamente atividade aérea no mês de junho de 1918.

JULHO A NOVEMBRO DE 1918 – RECONHECIMENTO EM SECÇÃO

Em julho retomou-se a atividade aérea “normal”; por esta altura estavam montados o “DD 2”, “DD 3”, “*Tellier 1*” e “*Tellier 5*”. O único hangar do Bom Sucesso não tinha espaço para mais aeronaves, pelo que os restantes oito *Donnet-Denhaut* permaneceram encaixotados num armazém. O C.A.M. Lisboa era suposto operar com oito aeronaves simultaneamente, isto permitiria que se fizesse pelo menos uma patrulha diária e se mantivesse uma secção em alerta, ou seja, quatro aeronaves estariam prontas para voo, duas na secção de patrulha e outras duas na secção de alerta, e as outras quatro em reserva ou manutenção. Claro que com apenas quatro aeronaves nada disto seria possível, note-se que a tecnologia dos motores de combustão interna era também muito recente, os combustíveis e lubrificantes eram de má qualidade e os materiais de construção frágeis; isto resultava que um motor tinha que ser aberto e revisto a cada 15 horas de voo, o que por sua vez implicava que as asas do hidro tinham que ser desmontadas, novamente montadas e todo o aparelho regulado novamente, o que era um processo que demorava uns dias. Associado a isto acrescia o facto de os motores desta altura terem uma vida média de 50 horas de voo, pelo que a procura era enorme e o fornecimento muito moroso. Com todas estas dificuldades, o 1TEN Pinto de Mesquita geriu a atividade aérea de forma a que estivesse sempre disponível uma secção de alerta para responder a um avistamento ou ataque de *U-Boat*, os restantes voos eram feitos na capacidade sobrança da manutenção. Isto resultou que na prática, embora até existissem mais aviões do que os necessários⁶², a atividade operacional continuou a ser muito abaixo do desejado.

Apesar de tudo, estes novos hidroaviões começaram os voos de patrulha ao largo a partir de julho; voavam sempre em secção (parelha), para permitir que caso um tivesse que amarrar de emergência, o outro viria buscar auxílio a Lisboa. Podemos pensar que o ideal seria pedir auxílio por TSE, mas esta era mais uma das “novas tecnologias” que para além de só ter estado disponível na Aviação Marítima a partir de 1919, era muito pouco fiável. Já mais confiáveis eram os pombos-correio, motivo pelo qual havia um grande cuidado com o tratamento e alimentação destas aves, nota-se mesmo uma maior urgência em construir um pombal em alvenaria do que alojamentos para o pessoal.

⁶² Estas aeronaves em excesso destinavam-se a equipar o Centro de Aviação Marítima do Algarve, que nunca chegou a ser ativado principalmente devido à falta de pessoal especializado (pilotos e mecânicos).

O C.A.M. Lisboa era responsável por patrulhar a linha de costa entre S. Martinho do Porto e Vila Nova de Milfontes, contudo as patrulhas raramente iam mais a Norte do que Peniche ou mais a Sul do que Sines, normalmente vai-se de Lisboa até à Ericeira, ou de Lisboa até Sesimbra, mas agora a cerca de 15 milhas ao largo. A duração dos voos aumenta também bastante, as patrulhas têm uma duração média de duas horas de voo e os “alerta de submarino” de duas horas e meia.

Ainda que os *Donnet-Denhaut* (Figura 15) e os *Tellier* fossem aeronaves modernas, eram dos primórdios da aviação e por isso tinham os seus problemas. O *Tellier* é um hidroavião com excelentes qualidades hidrodinâmicas, mas demasiado pesado para o seu motor de 200cv. Já o DD pecava pela sua má qualidade de construção, que era uma característica típica das aeronaves construídas em massa em tempo de guerra, era por isso uma aeronave demasiado frágil. Em relação aos motores, o cenário não era muito diferente: o motor Lorraine de 160cv, mais conhecido por “A.M.”, de *Aviation Militaire*, é um motor mal concebido e com muitas falhas, já o Hispano-Suiza tem uma melhor concepção e é mais robusto, mas por outro lado, a maioria dos nossos motores deste tipo foram construídos sob licença pela Peugeot, cuja qualidade ficava muito aquém daqueles construídos pela casa mãe. Os problemas mecânicos eram constantes, mas note-se que nem mais nem menos do que nos outros países, neste tempo assumia-se que os motores pura e simplesmente falhavam.



Figura 15 – Donnet-Denhaut Hispano-Suiza 200 cv

Fonte: Arquivo Histórico da Marinha.

A gestão da operação também não era otimizada, pois, ao que tudo indica, não existia coordenação ou integração de esforço com o Comando de Defesa Marítima. Este comando efetivamente atribuía missões e áreas de patrulha aos navios e submersíveis, mas não aos hidroaviões. Apenas se avisava por telefone o C.A.M. Lisboa de um avistamento de submarino, para que fosse ativada a secção de alerta. O problema deste sistema era que por vezes as linhas estavam todas ocupadas e as chamadas do Centro ficavam em espera. Por isso pediu-se à Anglo-Portuguese Telephone Company para dar prioridade às chamadas do C.A.M. Lisboa, até porque o telefone era utilizado também para chamar os pilotos que estivessem em casa. Pode parecer estranho em tempo de guerra um piloto fazer o alerta em casa, mas durante o mês de maio de 1918, Lisboa operou apenas com três pilotos e esta foi a medida que se adotou para aliviar o esforço de se estar de alerta diariamente, no entanto, os pilotos utilizavam a sua viatura particular para chegar o mais rápido possível ao Centro, pelo que depois vamos ter um pedido à Polícia Administrativa para serem retiradas aos pilotos multas por excesso de velocidade...

A costa portuguesa foi particularmente assolada por ataques de U-Boat em 1917. Embora a maioria dos ataques tenha ocorrido ao largo do Algarve, também os havia em Lisboa, basta recordar que “U-52” torpedeou o couraçado francês “Suffren” ao largo de Lisboa, no dia 25 de novembro de 1916, e o NRP “Roberto Ivens” afundou-se em Cascais em 26 de julho de 1917, após colidir com uma mina lançada pelo “UC-54” ou pelo “U-73”. Em 1918, registamos pelo menos nove “alerta de submarino inimigo”, porém, analisando os relatórios de voo conhecidos, percebe-se que só em duas ocasiões há confirmação de presença inimiga, nas restantes confundem-se baleias ou submersíveis portugueses com *U-Boats*. Já para prevenir este tipo de confusão e subsequentes ataques amigos, os nossos submersíveis navegavam com um esquema de listas brancas pintadas no convés para se distinguirem dos Alemães.

Uma das presenças confirmadas de *U-Boat* ocorreu no dia 21 de agosto de 1918, a Aviação Marítima é chamada para as buscas e o relatório do 1TEN Azeredo e Vasconcelos (Figura 16) acaba por ser um resumo muito interessante do que era a luta antissubmarina em Lisboa durante a Primeira Guerra Mundial:

Tendo sido recebido às 8h50m aviso do Comando Central de Defesa Marítima que se encontrava um submarino inimigo próximo do Cabo da Roca, saíu a secção d’alerta às 9h15m em direção aquele ponto. Tendo por informação particular que a canhoneira “Mandovi” seguia com Sua Exa. o Ministro da Marinha amarei com o aparelho “5” a fim d’avisar o Comandante d’aquela navio, o que de facto fiz. Seguiu a secção até a uma milha do Cabo da Roca, não

indo mais além por uma densa névoa tirar toda a visibilidade. Tanto quanto o permitiu o espesso nevoeiro, foi explorada desde as 9h40m da manhã até às 11h30m toda a linha de entre cabos e ao mar da dita linha. Como nada fosse visto (submarino, manchas de óleo, etc.) resolvi aquela hora vir com a secção a Cascaes a fim de colher informações do posto de vigilância; para o que amarei com o “5” e encalhei na praia. O “3” amarou também e manteve-se hydroplanando na bahia de Cascaes, atendendo à dificuldade de tornar a pôr em marcha os motores A.M. uma vez quentes. Em Cascaes soube que o submarino inimigo tinha sido atacado pelo “Augusto de Castilho”, pelas 8h20m, proximamente a 8’ [milhas] ao SW do Cabo Raso. Mais soube que se tratava dum submarino que ontem fora avistado na Póvoa de Varzim cerca das 13 horas. Nesta altura permito-me lamentar que o nosso serviço d’informações seja de tal forma deficiente que uma secção que sai às 9h15m de hoje não tenha conhecimento nem da passagem do submarino na Póvoa às 13h da véspera nem de que foi encontrado às 8h30m, de hoje já a 8’ [milhas] do Cabo Raso. É escusado insistir que os hydroaviões, as mais poderosas armas contra os submarinos, só são eficazes quando um bom serviço d’informações completa a sua ação.

É com o maior dos prazeres que chamo a atenção do comandante do Centro para o belo exemplo de camaradagem e d’abnegação dada pelo piloto, tenente Santos Moreira, que tendo sido acometido d’uma hemorragia nasal não hesitou em continuar o reconhecimento com o único fim d’acompanhar o seu seccionário que ia disposto a continuá-lo.

Relatório do 1TEN Azeredo e Vasconcelos (1918)



Figura 16 – 1TEN Azeredo e Vasconcelos

Fonte: Arquivo Histórico da Marinha.

Apesar do zelo do tenente Vasconcelos, na sequência da sua amargem em Cascais, o Delegado Marítimo apresentou uma queixa à Majoria General da Armada a informar que os aviadores tinham assustado os banhistas com os seus *divertimentos* (sic). Apesar dos protestos algo encolerizados do 1TEN Pinto de Mesquita, a Aviação não obteve grande apoio da Majoria que até recomendou que os hidros não voltassem a encalhar na praia. Isto deve ter sido um golpe duro no moral dos aviadores, pois aparentemente o seu comando superior dava mais importância ao conforto dos banhistas do que apoiar a Aviação no seu esforço de guerra.

De volta ao *U-Boat*, no dia 22 de agosto não se fizeram buscas devido ao nevoeiro, mas no dia seguinte estas foram retomadas com as mesmas aeronaves e tripulações. Às 8^h00^m a secção saiu da doca para iniciar o voo, mas desta vez o “DD 3” teimou em arrancar e teve que regressar ao Centro para ser substituído pelo “DD 2”, aeronave que não inspirava muita confiança. Só às 9^h10^m conseguiram descolar, isto porque, para além da troca de aeronave, ainda tiveram que esperar que um veleiro de recreio desimpedisse a estreita saída da doca. Após cerca de meia hora em voo, o motor do “DD 2” começou a perder rotações e Santos Moreira não teve outra opção senão amarrar com muita vaga. Azeredo e Vasconcelos começou a manobrar o seu “*Tellier 5*” para amarrar junto ao “DD 2” mas abortou a aproximação quando Santos Moreira lançou um pirotécnico branco, que era o sinal combinado para indicar que não estavam condições para amarrar e que necessitava de reboque. Assim, o tenente Vasconcelos prosseguiu para Lisboa para buscar auxílio. Quando notou que estava a sair a barra o caça-minas “Batista de Andrade” e, apesar do estado do mar, amarrar junto a este navio para informar o comandante de que o seu asa estava em apuros. Até ao “Batista de Andrade” ter alcançado o “DD 2”, Azeredo e Vasconcelos manteve-se sempre a voar de um para o outro para estabelecer a ligação entre ambos. Após ter sido passado reboque e a tripulação do “DD 2” ter sido recolhida a bordo do “Batista de Andrade”, por volta das 12^h15^m, Azeredo e Vasconcelos decidiu prosseguir para noroeste para continuar a caça ao *U-Boat* com o seu observador, o Primeiro-grumete António Ferreira, obviamente consciente do risco que estava a correr por não ter mais ninguém que o auxiliasse em caso de *panne*.

No C.A.M. Lisboa, às 12^h30^m ainda não havia notícias da secção de alerta, Pinto de Mesquita começou a contactar o Comando Central para que se iniciassem buscas aos hidros desaparecidos. Vinte minutos depois chegou ao Centro um pombo-correio (o nº45) do “*Tellier 5*”, com a mensagem: “Avaria no aparelho D.D. no Cabo da Roca, já vem a reboque”. Apesar da boa notícia, continuava-se

sem saber do hidro do tenente Vasconcelos, começaram então as buscas com o N.R.P. “Bérrio”. Estas buscas não se prolongaram por muito tempo, pois às 17^h30^m a canoa de pesca “Leonor” entrava em Cascais com o cadáver do 1TEN Vasconcelos... Entre a uma e as duas da tarde, esta embarcação de pesca tinha avistado a cerca de 12 milhas a WSW do Cabo da Roca aquilo que lhe parecia ser um casco, quando se aproximaram aperceberam-se que se tratava de um hidroavião, voltado ao contrário e com o casco partido pela zona do observador. Durante a tentativa de rebocar o Tellier, o mestre viu um corpo a boiar, a cerca de 100 metros do destroço, que recolheu e trouxe para Cascais.

Coube então ao “Batista de Andrade” a tarefa de recuperar o destroço do “Tellier 5” que eventualmente ainda encarcerava o desventurado grumete Ferreira. O hidro foi encontrado já a cerca de duas milhas ao largo do Cabo da Roca, mas o estado do mar complicou a recolha, uma vaga fez o hidro embater no casco do navio, quebrar-se e afundar de seguida. Isto causou uma grande perturbação da guarnição do “Batista de Andrade”, porque não só se perdeu a oportunidade de recuperar o corpo do observador, como foi nesta ocasião que o navio se apercebeu do risco que realmente correu, ao constatar que o avião ainda estava armado com as suas bombas.

Neste dia, rapidamente correu em Lisboa o boato de que um hidroavião tinha sido abatido por um submarino alemão. Embora esta versão tenha sido negada pela imprensa, que avançou com uma explosão do motor, a verdade é que nunca se concluíram quais foram as causas do acidente que vitimou o tenente Azeredo e Vasconcelos e o grumete António Ferreira. Tristemente, este tornou-se o episódio mais conhecido da participação da Aviação Naval na Grande Guerra.

Apesar do transtorno e da tristeza, a Aviação Marítima não interrompeu a sua atividade. Foram montados os “DD 6” e o “DD 7” com motor Hispano-Suíza de 200cv (Figura 17), em setembro concluiu-se a construção de mais um FBA para treino de tripulantes, utilizando materiais enviados por Sacadura Cabral e um dos motores Gnôme existentes em stock. Até ao final da Guerra, não vão ser efetuadas muitas mais patrulhas, porque as poucas horas de voo disponíveis vão ser empregues para responder aos alertas que surgem e para qualificação de observadores. A partir de meados de outubro, vão-se retomar as chamadas “pesquisas de minas”, provavelmente porque o estado do mar não permitia patrulhas ao largo.



Figura 17 – Tellier Hispano-Suiza 200 cv

Fonte: Arquivo Histórico da Marinha.

Não se nota nos documentos da Direção da Aeronáutica Naval a percepção de que a Guerra vai acabar em breve, continua-se até ao fim a debater com a mesma insistência para resolver os problemas de falta de material ou de pessoal e tornar a Aviação Marítima uma força eficiente, inclusivamente tenta-se adquirir novas capacidades em outubro, nomeadamente quatro metralhadoras Lewis para os hidros. Mas em 11 de novembro de 1918, é estabelecido o Armistício que interrompe a Grande Guerra, para ser retomada em 1939. Para a Aviação Marítima o fim da guerra não iria significar o fim da “ação”, três meses mais tarde, durante os eventos da “Monarquia do Norte”, iria ter o seu batismo de fogo, infelizmente num conflito interno.

CONCLUSÃO

A ação da Aviação Naval na Primeira Guerra Mundial, apesar de todo o empenho do seu pessoal, acabou por se ficar muito aquém dos objetivos inicialmente pretendidos. Mesmo considerando só o período de junho a novembro, no qual já estavam operacionais os novos hidroaviões de reconhecimento, observamos que nunca se conseguiu fazer mais do que duas patrulhas por semana, quando o objetivo era fazer uma ou duas patrulhas diárias. Os tempos de voo, embora estimados, também são demonstrativos da baixa atividade aérea conseguida: de janeiro a junho voou-se apenas 50 horas; e outras 100 horas até ao final da guerra.

De facto foi na logística que tudo falhou: havia aeronaves modernas e em quantidade suficiente, mas havia pouco pessoal e infraestruturas de apoio,

um exemplo claro de como a edificação de uma nova capacidade não resulta se não houver sustentação logística. Para além disto, tínhamos também uma total dependência de potências estrangeiras, certo que aliadas, mas em tempo de guerra as prioridades são sempre as nacionais e os pilotos portugueses ficavam sempre em “lista de espera” para frequentar os cursos, assim como era morosa a aquisição de material. Refira-se que não houve propriamente um mau planeamento, sobretudo o que ocorreu foi uma mudança no paradigma político que afetou bastante o apoio à Aviação Marítima, da mesma forma que afetou todos os militares envolvidos no esforço de guerra, muito em especial os do Corpo Expedicionário Português.

Há num entanto um exercício que é interessante fazer: e se, tal como os nossos aliados, tivéssemos os hangares, os pilotos e pessoal suficiente, teria sido diferente? Neste caso o próximo problema iriam ser as dificuldades de abastecimento de combustível e de motores de aviação, que só não se verificaram porque nunca se voou ao ponto de eles constituírem um entrave. Mas mesmo assim vamos imaginar que não tínhamos qualquer problema logístico. A verdade é que o resultado final não teria sido muito diferente... Por dois motivos: porque em 1918 não houve muitas incursões de *U-Boats* na nossa costa e porque o hidroavião da Primeira Guerra Mundial, por si só, não era totalmente eficaz na luta antissubmarina.



Figura 18 – Centro de Aviação Marítima de Lisboa

Fonte: Arquivo Histórico da Marinha.

A *Kaiserliche Marine* lançou no início de 1917 uma campanha submarina muito agressiva, que embora tenha infringido perdas pesadas aos aliados, também resultou na perda de mais *U-Boats* do que aqueles que conseguia construir, pois na Alemanha já havia uma grande escassez de matérias-primas e consequentes convulsões sociais, motivo pelo qual a atividade submarina decresceu drasticamente em 1918.

Concomitantemente, o avião comprovou a sua eficiência na detecção de submarinos e, obrigando-os a imergir, em lhes retirar a iniciativa, mas contrariamente às expectativas, não foi particularmente eficaz na destruição de submarinos. Aquilo que se esperava que os aviões fizessem na Primeira Guerra, só foi atingido no conflito mundial seguinte, especialmente quando os aviões começaram a ser equipados com radar. Basta notar que enquanto na Segunda Guerra Mundial foram afundados exclusivamente por aeronaves 250 *U-Boats*, cerca de 40% dos afundamentos em combate; na Primeira Guerra Mundial, as fontes variam entre os dois e os quinze *U-Boats* destruídos por aeronaves, ou seja, no máximo, 7% dos afundamentos. Isto deveu-se sobretudo à baixa capacidade de transporte de bombas destes hidroaviões, mais tarde se descobriu que para afundar um submarino seria necessária uma carga explosiva de 100Kg que explodisse a menos de 3 metros do seu casco e nesta altura poucos eram os aviões capazes de transportar uma bomba tão pesada, basicamente apenas os Felixstowe britânicos e os Curtiss H americanos. Assim, para completar eficazmente o ciclo detecção-identificação-neutralização, teria que haver uma cooperação navio-avião, mas basta ler o relatório transcrito neste artigo para se perceber que em Portugal isto não existiu, mas na verdade também não foi muito diferente nos outros países, todavia relembramos que se estava numa fase muito inicial da doutrina de luta antissubmarina.

Apesar de tudo, os requisitos operacionais da aviação naval catalisaram o desenvolvimento de aeronaves com grande raio de ação, capacidade esta que foi rapidamente aproveitada para retomar um sonho que tinha sido interrompido pela Guerra: a travessia aérea do Atlântico. Os hidroaviões NC com os quais os Americanos efetuaram a primeiro voo transatlântico logo em maio de 1919, tinham sido projetados exatamente para efetuar patrulhas antissubmarinas a longa distância. No nosso caso, a participação na Guerra também permitiu à Aviação Naval adquirir experiência operacional e uma capacidade de adaptação muito característica, que associada à perspicácia de Sacadura Cabral, imediatamente se lançou com um fulgor extraordinário na “Era de Ouro da Aviação” e assim escrever os episódios mais gloriosos da aviação portuguesa (Quadro 1).

Quadro 1 – Atividade aérea da Aviação Marítima durante a Grande Guerra

Mês	Patrulhas	Alerta submarino	Treino	Voo de experiência	Total
Janeiro	6				6
Fevereiro	7				7
Março	11				11
Abril	11	1			12
Maiο	8				8
Junho	4		1		4
Julho	10		1		11
Agosto	4	2	7		13
Setembro	1	2	7	2	12
Outubro	6	3	5	1	12
Novembro	1		3	2	6

NOTA: O número de voos de janeiro a julho poderá não estar completamente correto uma vez que foram obtidos cruzando e extrapolando os dados conhecidos.

FONTES

- Arquivo Histórico Diplomático, *Proc. 30 1ª Guerra Mundial - Aviação. Compra de aeroplanos. Estações de hidroaviões na costa de Portugal*. nº 82635, Lisboa, 1917.
- Arquivo Histórico Militar, 1914. *Relatório dos trabalhos no ano de 1914 da Comissão de Aeronáutica Militar*, Assuntos militares gerais – diversos, Caixa 26, Lisboa.
- BCM-AH, *Aeronáutica Naval*, Documentação avulsa, Caixa 1346-1347, Lisboa, 1916-1959.
- BCM-AH, Direção da Aeronáutica Naval, 1917-1918. *Correspondência recebida*, Documentação encadernada, Caixa 4168, Lisboa.
- BCM-AH, Direção da Aeronáutica Naval, 1918. *Correspondência recebida*, Documentação encadernada, Caixa 4169, Lisboa.
- BCM-AH, Direção da Aeronáutica Naval, 1925-1928. *Relatórios, processos emblemas da Aviação e correspondência diversa*, Documentação encadernada, Caixa 4252, Lisboa.
- BCM-AH, Direção da Aeronáutica Naval, 1917-1918. *Mapas do estado da guarnição*, Documentação encadernada, Caixa 4596-A, Lisboa.
- BCM-AH, Direção da Aeronáutica Naval, 1929. *Relatório de entrega de Director interino da Aeronáutica Naval do 1º Ten Pedro Pereira Rosado*, Documentação encadernada, Caixa 4596-B, Lisboa.
- BCM-AH, Majoria General da Armada, 1918. *Lata com Correspondência Recebida Processos 1 a 18*, Documentação encadernada, Caixa 8017, Lisboa.
- BCM-AH, Superintendência dos Serviços do Pessoal, *Livros Mestres da Classe de Marinha*, Lisboa, 1880-1990.

BCM-AH, Superintendência dos Serviços do Pessoal, 1831-1960. *Livros Mestres dos Oficiais de Administração Navais*, Lisboa.

BCM-AH, Superintendência dos Serviços do Pessoal, 1852-1966. *Livros Mestres dos Maquinistas Navais*, Lisboa.

Museu de Marinha, 1917-1925. *Fundo Sacadura Cabral*, Caixa 14626.4/4-B.

BIBLIOGRAFIA

Abbatiello, John., 2015. *Anti-Submarine Warfare in World War I*, Routledge, Londres, 2011.

Brandão, Miguel Castro. *(Con)Viver com o Inimigo – A Atividade Submarina Alemã Durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – Interações na Costa de Esposende*. Tese de Mestrado em História e Património Mediação Patrimonial, apresentada na Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Cabral, Sacadura, 10 de junho de 1917. *Entendimento franco-luso*. A Capital, Lisboa.

Cardoso, Edgar, 1984. *História Da Força Aérea Portuguesa*. ed. Cromocolor, Lisboa.

Corrêa, Pinheiro, 1964. *Sacadura Cabral, Homem e Aviador*. ed do autor, Lisboa.

Dwight, R. Messimer, 2002. *Find and Destroy: Antisubmarine Warfare in World War I*, Chantam, Londres.

Layman, R. D., 1996. *Naval Aviation in the First World War: Its Impact and Influence*, Chatham Publishing, Londres.

Morareau, Lucien et al, 1999. *L'Aviation maritime pendant la Grande Guerre (hydravions et avions)*, ARDHAN.

Tadeu, Viriato, 2017. *Quando a Marinha tinha asas*, Edições Culturais da Marinha, 2ª ed, Lisboa.

Telo, António José, 1999. *Homens, doutrinas e organização 1824 – 1974*. Academia de Marinha, Lisboa.

A INFLUÊNCIA DAS LIÇÕES DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL NO PENSAMENTO MILITAR SOVIÉTICO



Figura 19 – Coronel Nuno Correia Neves

Fonte: IUM.

Este texto foi redigido para permitir a publicação de uma “aproximação” a uma apresentação oral que foi realizada pelo autor no contexto de um seminário. Sem recorrer a uma transcrição a partir da gravação vídeo, procurou-se recuperar o conteúdo mas adaptando-o a forma escrita. Tendo a apresentação utilizado como base outros trabalhos já publicados, inevitavelmente foram recuperadas ideias que neles tinham sido apresentadas, sendo elementos desses artigos aqui citados nos casos em que o foram igualmente na apresentação efetuada.

I

O estudo da influência das lições da Primeira Guerra Mundial no desenvolvimento do pensamento militar soviético tem sido um tema de trabalho difícil por três razões principais:

A primeira é que o estudo da história do desenvolvimento das doutrinas de armas combinadas foi durante muito tempo essencialmente a narrativa do caminho para a Blitzkrieg. Como nos diz um dos personagens da *“Southern Reach Trilogy”*, de Jeff Vandermeer “Quando um círculo olha para um quadrado a única coisa que vê é um círculo mal desenhado”. Quando olhamos para a doutrina soviética na perspetiva da Blitzkrieg a única coisa que vemos é uma Blitzkrieg mal desenvolvida, o que para além de errado, nos inibe de a compreender.

A segunda é o facto de que, quando pioneiros da historiografia moderna do pensamento militar soviético, como David Glantz e Richard Simpkin, trataram este tema no Ocidente com recurso a fontes soviéticas, o terem feito numa perspetiva puramente militar. Ora essa abordagem deixa de fora o enquadramento político, fazendo com que a nossa análise daquilo que é um pensamento político-militar esteja inevitavelmente incompleta.

A terceira é o facto de as fontes originais soviéticas serem tudo menos abertas quanto às suas influências militares. De facto, para um autor soviético a escrever nos anos vinte ou trinta todos os Generais, de todos os países, que tinham combatido na Primeira Guerra Mundial eram por definição imperialistas. Existia assim uma relutância mental natural, auxiliada nos anos trinta pelo mais elementar instinto de auto preservação, de não assumir qualquer reconhecimento ou admiração pelos líderes da Grande Guerra sobrevalorizando antes os exemplos da Guerra Civil.

Da conjugação destas três dificuldades resultou uma subvalorização da importância do estudo das lições da Primeira Guerra Mundial no desenvolvimento da doutrina soviética nos anos vinte e trinta, subvalorização essa que permitiu manter algumas narrativas de influência mútua entre a evolução da Blitzkrieg e do Deep Battle.

Este problema, difícil de tratar ao nível da história militar convencional, pela relutância académica em nos afastarmos das fontes para percorrer caminhos mais interpretativos, pode ser ultrapassado se estudarmos a questão no contexto da nova área de estudo das ciências militares que em Portugal se designa por “Estudo das Crises e dos Conflitos Armados”.

II

A área científica de estudo das crises e dos conflitos armados tem uma natureza duplamente pluridisciplinar.

Por um lado, ao assumir como objeto de estudo potencialmente todas as crises e conflitos armados, é obrigada pela própria vastidão do tema a incorporar no seu tratamento perspectivas de quase todas as áreas científicas, desde as mais óbvias, como as ciências sociais, as ciências políticas ou a história, passando pela economia. Mas por outro lado ao procurar uma “utilidade” militar para os seus estudos recorre, naturalmente, a metodologias de análise militar consagradas, nomeadamente o processo analítico usado para estudos de situação e preparação de instrumentos de apoio à decisão.

Existe assim naturalmente uma aproximação à história aplicada, nos moldes em que é usada nos Estados Unidos como instrumento de apoio à decisão ao nível político e político militar, mas igualmente às metodologias analíticas do “*intelligence*” com um recurso frequente à interpretação de evidências.

Esta abordagem pode ser ilustrada por um exemplo de uma área completamente diferente. Uma história recorrente nos anos oitenta nas publicações de crítica musical (como o *Melody Maker* e o *New Musical Express*) era a de que não bastava alguém dizer que os Velvet Underground eram uma das suas referências musicais para isso ser verdade. Provavelmente esse alguém apenas estava a citar os Velvet porque estava na moda fazê-lo. Para saber se era verdade era preciso ir a casa dessa pessoa, procurar a sua cópia de “*White Light, White Heat*” na prateleira, retirar o disco da capa, Figura 20, e avaliar o estado de conservação do vinil. Se não estivesse gasto, estávamos perante um “*poseur*” e não de um verdadeiro apreciador.



Figura 20 – O LP “*White Light/White Heat*” dos Velvet Underground, cujo desgaste era um indicador da credibilidade dos alegados fãs da banda na era do vinil

Fonte: Wikipedia.

No âmbito deste estudo, esta lógica das evidências é prevalente. É importante perceber, ao estudarmos a evolução do pensamento militar nos anos vinte, num contexto em que todas as forças armadas do mundo discutiam a evolução das doutrinas de armas combinadas, quais aquelas que estavam disponíveis para ir além das palavras e de facto investir nos meios e atividades necessários à sua implementação. Esta abordagem permite contornar o recuso frequente a ideias “na moda” por parte dos militares para garantir a adesão dos políticos a projetos, podendo depois estes projetos ser, na sua implementação, desviados para objetivos mais próximo das verdadeiras convicções dos decisores militares. Conseguimos assim penetrar igualmente a retórica que muitas vezes é utilizada na formulação de necessidades militares apenas para tornar mais apelativa o processo aos decisores políticos.

A aplicação desta lógica permitiu por um lado identificar a inspiração do pensamento militar soviético pela procura de padrões comuns com modelos

operacionais testados na Primeira Guerra Mundial, como as operações sucessivas e as operações em frente larga, e por outro lado avaliar quais as verdadeiras convicções dos líderes militares soviéticos em função da alocação de recursos, forma de análise que no estudo de uma economia centralizada é ainda mais revelador, face ao maior grau de controlo sobre o “complexo militar-industrial”.

III

A Primeira Guerra Mundial foi para muitos dos seus intervenientes altamente previsível, dado o agravamento progressivo das tensões entre as grandes potências e a o investimento maciço nas forças armadas. Mas poucos estavam tão conscientes da forma como a guerra como a guerra se viria a desenvolver como o movimento socialista internacional, para quem a possibilidade de uma guerra prolongada e devastadora era, mais do que uma previsão, quase uma profecia, dados os termos em que tinha sido prevista por um dos “pais fundadores” do movimento. De facto, já em 1887, quase três décadas antes da guerra, Engels previa que seria:

Uma guerra universal de uma amplitude sem precedentes, de uma força sem precedentes. Oito a dez milhões de soldados vão destruir-se mutuamente e enquanto o fazem vão espoliar a Europa de uma forma que uma praga de gafanhotos não conseguiria igualar. A devastação será a da Guerra dos Trinta anos mas condensada em três ou quatro anos e distribuída por todo o continente. Fome, epidemias, a escravização das tropas e das massas causada pelas extremas carências, a desesperada manipulação dos negócios da indústria e dos mecanismos de crédito, tudo acabando numa bancarrota geral: O colapso de velhos estados e da sua apregoada sabedoria. A impossibilidade de prever como tudo acabará e quem emergirá vencedor desta luta. Apenas um resultado é seguro, a exaustão universal e a criação das condições para a vitória final da classe trabalhadora.

Friedrich Engels (1887)

A precisão desta previsão só podia reforçar a sua credibilidade nos círculos marxistas, cujas divisões internas se estavam a agravar progressivamente face à difícil decisão de como agir perante o esforço de guerra nos respetivos países, com o grupo radical dirigido por Lenine a assumir plenamente a guerra como uma oportunidade para a demolição do imperialismo e a emergência de uma revolução. Mas se não podemos deixar de admirar a elegância e precisão de trinta anos antes descrever a futura guerra como “A devastação será a da Guerra dos Trinta anos mas condensada em três ou quatro anos e distribuída por todo o continente” também não podemos, à luz do que veio a acontecer,

deixar de classificar a previsão da vitória final da classe trabalhadora, no sentido marxista do termo, como manifestamente exagerada.

Se as circunstâncias muito peculiares da Rússia depois da revolução de março de 1917 (fevereiro no calendário Russo) conjugadas com a evolução da guerra na frente oriental, permitiram o sucesso do golpe de estado Bolchevique de novembro (outubro no calendário russo) de 1917, a verdade é que as tentativas de revolução socialista nos restantes países derrotados (e alguns vencedores, como a Itália) resultaram em fracassos, Figura 21.



Figura 21 – Karl Liebknecht discursa em Berlim. A possibilidade de uma revolução socialista nos países derrotados na Primeira Guerra Mundial foi assustadoramente real para os sectores moderados desses países e viria a sustentar uma radicalização de sinal inverso na maioria deles

Fonte: <https://esquerdasocialista.com.br>.

E o mais preocupante para os comunistas é que a derrota destas revoluções não se tinha devido á ação dos sustentáculos teóricos do poder nos estados “imperialistas”, como as forças armadas e o aparelho administrativo/policial do estado, que tinham de facto sido desintegrados pela derrota, mas sim por uma inesperada determinação da pequena burguesia e dos setores mais conservadores da população para pegarem em armas e defenderem o seu modo de vida, geralmente organizando-se em milícias paramilitares, cujo modelo referencial

são os freikorps germânicos, Figura 22. Para surpresa dos comunistas, o slogan pacifista europeu dos anos 70/80 de “antes vermelho do que morto” não era uma opção para a direita europeia de 1918/1920, que estava disposta a morrer (e a matar) para travar a ameaça comunista.



Figura 22 – Elementos de um Freikorps em ação em Munique. A ameaça comunista motivou uma reação determinada que viria a lançar as sementes para a militarização das direitas europeias e a favorecer a emergência dos fascismos europeus. Se na Alemanha estes grupos adotaram a imagem dos Sturmtruppen em Itália a referência foram os Arditti

Fonte: <http://spartacus-educational.com>.

A constatação desta realidade forçou a liderança soviética a aceitar rejeitar a ortodoxia marxista tradicional de que o colapso da ordem imperialista seria garantido por uma revolução global para, depois do duplo fracasso das tentativas de obter uma vitória pelas vias da revolução (com as múltiplas derrotas por toda a Europa) e pela via da guerra convencional (com a derrota na batalha de Varsóvia em 1920) e a assumir que o novo estado comunista teria que enfrentar um longo período de oposição por parte dos estados imperialistas. Em termos práticos, a URSS aceitou desde sua fundação uma proto-guerra fria em que assumiu a existência “de facto” de um estado de guerra ideológica permanente, com profundos efeitos na forma como os teóricos soviéticos conceptualizaram a guerra após a guerra civil e cujas características principais, são:

A redução de todas as situações a uma oposição entre campos definidos ideologicamente, do que resulta uma bipolaridade permanente em que um dos campos é caracterizado como um nós idealizados o outro campo (o resto do

mundo) como um outro demonizado, o que é válido quer no plano interno, quer no plano externo.

A assunção do carácter de guerra “voina” dessa oposição, numa lógica supra domínio onde a ação militar é apenas uma componente (o conflito armado “vooruzhennaia bor’ba), retirando qualquer limitação legal ou moral á ação.

A capacidade de agir no interior do adversário, através de elementos sob o nosso controlo, materializada através do movimento comunista internacional.

A militarização do estado, decorrente do assumir de um estado de guerra permanente, com a centralização do controle de todas as atividades numa lógica de mobilização.

O carácter transformativo dos objetivos da ação sobre o adversário, no qual, para um Leninista, o objetivo da guerra não é forçar o adversário a submeter-se à nossa vontade, mas transformar o adversário à nossa imagem, o que rejeita não apenas a teorização de Clausewitz mas toda a prática da Guerra entre os estados ocidentais desde 1648.

A assunção destes conceitos veio a ter um peso importante na fundação do estado soviético, dos quais as mais relevantes para a construção de um novo pensamento militar foram:

A convencionalização do Exército Vermelho;

O redireccionamento da economia para o crescimento industrial acelerado;

A militarização do *Comintern*.

O primeiro fator indicado corresponde à resolução daquilo a que poderíamos designar como o grande “debate” das forças armadas soviéticas após a guerra civil. Num dos campos, Figura 23, estava a liderança militar das forças armadas, personificada por Mikhail Vasilyevich Frunze e Mikhail Nikolayevich Tukhachevsky que defendiam a necessidade de consolidar a transformação do Exército vermelho num poderoso exército convencional, e no outro Leon Trotsky, que sustentava a opção por manter a natureza revolucionária do exército na sua continuada convicção da possibilidade de uma revolução global. Lenine optou pelos militares em detrimento do político, iniciando um processo de convencionalização e expansão que viria a fazer do exército e força aérea soviéticos os mais poderosos do mundo nos meados dos anos trinta, processo esse a que Frunze, morto em circunstâncias suspeitas depois da ascensão de Estaline ao poder, não viria a assistir e no qual Tukhachevsky teria um papel fundamental.



Figura 23 – Os líderes dos dois campos do debate político militar no pós-guerra civil na URSS. Da esquerda para a direita, no campo dos partidários de um Exército Convencional Frunze e Tukhachevsky e no campo dos partidários de um exército revolucionário Trotsky

Fonte: Wikipedia.

Para que isso fosse possível foi necessário um esforço económico maciço, cuja primeira expressão foi o primeiro plano quinquenal, geralmente designado GOELRO, acrónimo da designação da Comissão do Estado para a Eletrificação da Rússia, e inspiração para a famosa máxima de Lenine geralmente sintetizada como *“O comunismo é o Socialismo mais a eletrificação”*. Num país devastado por uma guerra mundial seguida de uma guerra civil, assolado por fomes e com enormes problemas de habitação, Lenine optou por negligenciar a qualidade de vida dos cidadãos e atribuir a prioridade total à construção das bases da potência industrial necessária para permitir à URSS competir com as grandes potências. Este, e os planos seguintes, iriam fazer com que, impulsionada por um inegável crescimento económico do qual os seus cidadãos beneficiaram muito pouco, a URSS se tornasse numa superpotência militar. Sendo comum encontrar a referencia ao facto de que no inicio da Segunda Guerra Mundial a URSS tinha mais carros de combate que o resto do mundo combinado, é mais útil perceber que na batalha de França em 1940 cada um dos lados dispunha de cerca de 2.000 carros de combate, uma pequena parte dos quais tinha armas anticarro eficazes, enquanto que nesse ano a URSS dispunha de cerca de 10.000 carros de combate, a maioria dos quais com peças de 45mm com elevada capacidade anticarro, Figura 24.



Figura 24 – Um carro de combate T26, neste caso um modelo de 1933. Desde 1933 que mesmo os carros de combate soviéticos vocacionados para o apoio à infantaria dispunham de peças de 45mm com capacidade para destruir blindados adversários. Os soviéticos foram os primeiros a assumir o combate anticarro como um requisito primário para os seus carros de combate, numa lógica de combate mecanizado simétrico

Fonte: <https://forum.warthunder.com>.

O terceiro aspeto, a militarização do movimento comunista internacional, dirigido de forma centralizada pelo Comintern, deu aos soviéticos a possibilidade de operar no interior dos seus adversários através de nacionais desses países que colocavam a sua lealdade ideológica acima da sua lealdade nacional, fator que viria a ser incorporado na doutrina militar soviética que assumiu assim desde as origens um carácter supra-domínio.

IV

Criadas as condições para a construção de um instrumento militar poderoso, era necessário construir um referencial doutrinário, processo que veio a ser dominado pela figura do Marechal Mikhail Nikolayevich Tukhachevsky Figura 25 e no qual é possível identificar as marcas das lições da primeira Guerra Mundial.



Figura 25 – Um selo postal de 1963, comemorando a reabilitação de Tukhachevsky após o processo de desestalinização iniciado no XX congresso do PCUS

Fonte: Wikipedia.

A história do pensamento militar é muitas vezes apresentada como uma oposição entre dois campos caracterizados como adeptos da atrição e da manobra, o que é uma simplificação excessiva que pressupõe muito mais liberdade criativa do que aquela que os chefes militares dispõem, já que a arte da guerra, ainda mais do que a política, é essencialmente uma arte do possível.

No entanto, é interessante analisar os instrumentos militares na perspectiva da sua conceptualização de emprego ser mais vocacionada para a manobra ou para a atrição, e no caso em apreço esse exercício é fundamental para compreender as diferenças entre o desenvolvimento do pensamento militar soviético e alemão nos anos vinte e trinta do século XX.

Dois instrumentos militares podem ser superficialmente similares nas tecnologias e na forma como se articulam no campo de batalha mas ter conceptualizações totalmente diferentes. Um exemplo da antiguidade facilita a compreensão deste conceito.

A falange grega e a legião romana são tecnologicamente similares, empregando ambas infantaria protegida dotada de armas brancas. Mas a falange visava desequilibrar uma falange adversária colocando-a numa posição vulnerável e infligia a maioria das perdas quando o adversário, depois de desequilibrado pela fragilização de um flanco ou uma quebra de coerência na frente

procurava a retirada ou a reorganização. Era, em suma, um instrumento de manobra. A legião romana, pelo seu lado, sendo capaz de manobrar se o adversário cometesse um erro que o torna-se uma opção desejável, tinha como forma de ação primária infligir perdas maciças ao adversário ao longo da linha de contacto, sendo a sua ação caracterizável como milhares de combates “á facada” orquestrados e integrados. A legião era assim um instrumento com vocação atricional, o que lhe permitia a obtenção de sucessos decisivos mesmo quando o adversário não cometia erros exploráveis, ainda que à custa de perdas significativas quando confrontada com adversários com boas capacidades de combate próximo e determinados.

Qualquer análise comparativa entre a *Blitzkrieg* e o *Deep Battle* deve ter em conta que, como a falange grega, a *Blitzkrieg* é na sua génese conceptual um instrumento que busca a vitória pela manobra, enquanto que a *Deep Battle* é, como a legião romana, um instrumento cuja génese é atricional. Daqui vai resultar a mais significativa vantagem do sistema soviético sobre o alemão, a capacidade de produzir resultados conclusivos mesmo quando o adversário não comete erros.

Os anos vinte foram de facto caracterizados ao nível do pensamento militar por uma reflexão sobre o motivo que levara o conflito de 1914-1918 a tornar-se numa guerra de atrição.

Dois deles eram de natureza tecnológica e foram rapidamente compreendidas.

Um era a dificuldade de progressão face ao poder de fogo moderno quando apoiado pela organização do terreno, o que foi ultrapassado ainda durante o conflito, no caso alemão pela adoção de táticas de infiltração conjugadas com um repensar do apoio de artilharia e no campo aliado pela introdução de táticas de armas combinadas (infantaria/artilharia/blindados).

Um outro era a diferença de mobilidade na zona de combate (essencialmente a pé) e na zona da retaguarda (essencialmente por ferrovia e posteriormente, principalmente no campo aliado, por camiões). Num campo de batalha profundo, era mais rápido deslocar reforços para a segunda ou terceira linha de defesa do que atravessar o espaço entre essas linhas, significando que o defensor podia sempre colmatar as brechas surgidas mais rapidamente do que o atacante podia explorar o sucesso.

Se estes motivos foram compreendidos por todos, e levaram á adoção generalizada de táticas de armas combinadas, no caso alemão integrando as táticas de infiltração (o *Blitzkrieg* é essencialmente uma fusão das soluções alemã e aliada para os problemas táticos da Grande Guerra sobreposto ao pen-

samento militar clássico Prussiano/Alemão), um terceiro motivo, que explica o porquê do regresso à manobra em vários teatros de operações (por exemplo na Palestina) no final da guerra é o facto de a natureza atricional do conflito se dever igualmente ao equilíbrio entre os adversários.

Foi o aceitar da inevitabilidade de um conflito atricional quando se opõem forças equilibradas (mesmas tecnologias, competências e volume) que levou os soviéticos a adotar dois conceitos diretamente retirados de experiências da Primeira Guerra Mundial no seu primeiro conceito operacional, designado por “operações sucessivas em frente larga”.

O conceito de operações em frente larga recupera quase integralmente um modelo operacional implementado pelo General Brusilov para a sua ofensiva de 1916, Figura 26, que infligiu pesadas perdas ao exército Austro-Húngaro.

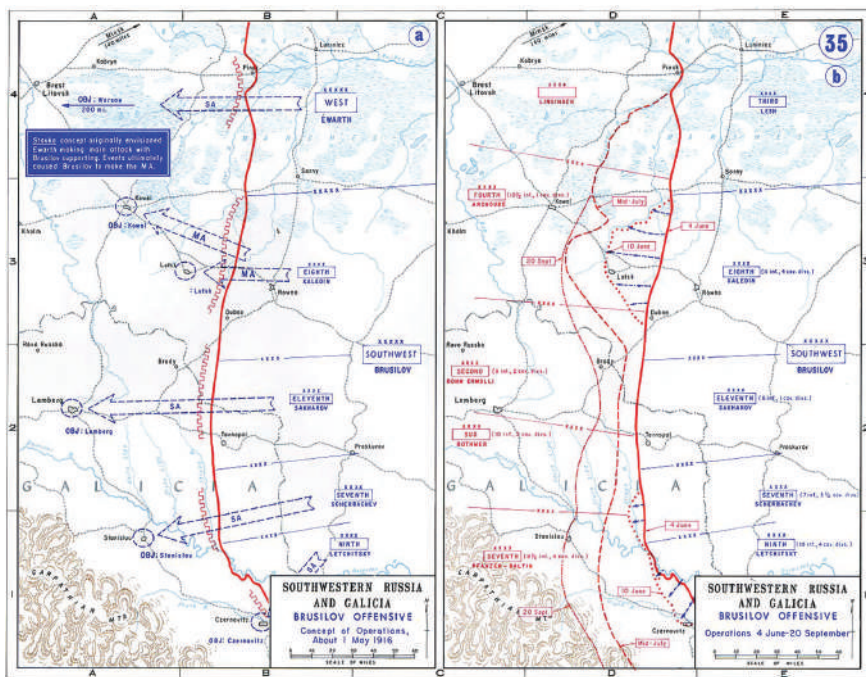


Figura 26 – A ofensiva Brusilov de 1916

Fonte: Wikipedia.

Brusilov compreendeu que as implicações da vantagem de mobilidade das reservas do defensor e a compreensão da situação real permitida pelo reconhecimento aéreo negavam a importância tradicional da concentração do es-

forço do atacante num ponto, optando por empenhar as suas forças numa frente larga sem um ponto de esforço claramente definido, não permitindo assim uma gestão do empenhamento das reservas através do seu deslocamento “lateral” ao longo da frente. No fundo trata-se de uma recuperação do conceito da legião romana de maximização das perdas adversárias ao longo de toda a área de contacto, e foi recuperada pelos soviéticos. Esta opção resultou em parte da antecipação da necessidade de combater contra um adversário simétrico capaz de fazer uma gestão inteligente das suas reservas (Tukhachevsky considerava como adversário inevitável a Alemanha e não via razão para esperar dos seus adversários futuros menos competência do que a que tinham demonstrado em 1914/1918) e em parte da assunção que as vantagens da motorização em termos de mobilidade poderiam ser negadas pela ação dos meios aéreos para interditar o campo de batalha, algo que o Marechal Soviético refere explicitamente nos seus textos e que foi ignorado pela maioria dos teóricos militares dos anos vinte/trinta. A impossibilidade dos movimentos sob a ação de um adversário com superioridade aérea viria a revelar-se, a partir de 1943, um dos problemas sem solução para o modelo operacional alemão quando confrontado com as forças ocidentais, levando-os á adoção de táticas defensivas lineares similares ás da Grande Guerra, e reduzindo-os á aceitação de batalhas de atrição quer em Itália quer na Normandia).

O que há de novo na adoção dos conceitos de Brusilov pelo Exército Vermelho é a sua integração com o conceito de operações sucessivas. Este modelo é claramente inspirado nas bem-sucedidas operações aliadas do final da guerra na frente ocidental, Figura 27, nas quais o Exército Alemão foi progressivamente desgastado por um encadeamento coordenado de operações em frente larga.

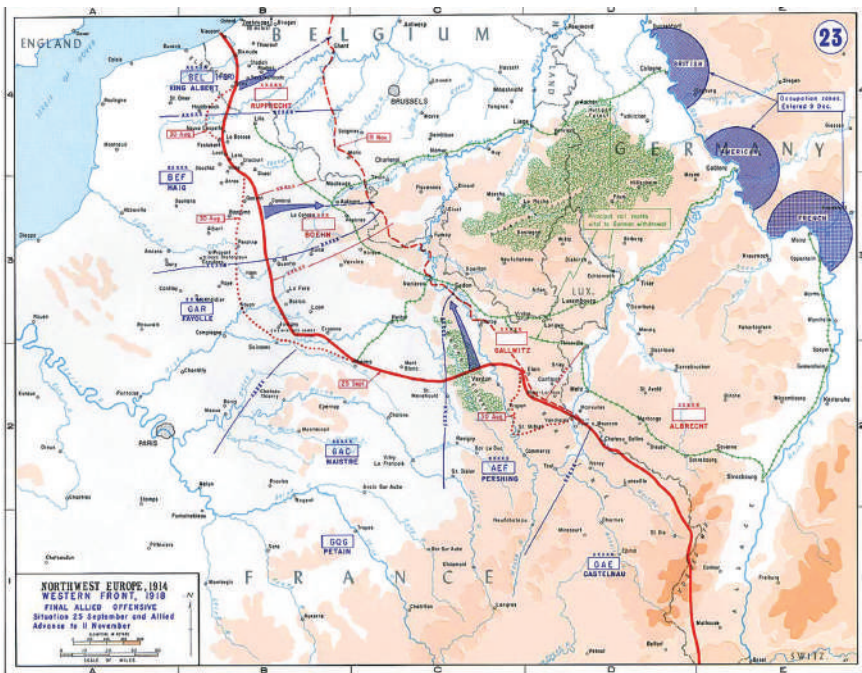


Figura 27 – As ofensivas aliadas dos “100 dias” que derrotaram o Exército Alemão em 1918

Fonte: Wikipedia.

Não se limitando a emular o modelo aliado de 1918 os soviéticos sentiram a necessidade de definir o nível operacional e introduziram o conceito da arte operacional, formulado pela primeira vez por A. A. Svechin em 1926 no seu livro “Estratégia” escrito quando trabalhava na recém-criada Academia Frunze, criando assim uma teorização de conceitos que tinham “de facto” sido implementados pelo Comando Aliado em 1918.

Com a incorporação destes dois conceitos na sua doutrina os soviéticos dispunham de uma solução para o problema suscitado pela concepção Leninista de Guerra, a necessidade de garantir a destruição física do Exército adversário enquanto sustentáculo de um estado “imperialista” criando assim condições para uma ação no interior do adversário com vista a garantir a sua transformação num estado comunista. Este objetivo político justifica igualmente a procura constante no pensamento militar soviético de uma maximização das baixas adversárias, já que apenas a destruição física do exército adversário podia garantir que os remanescentes deste não se organizassem em “Freikorps” podendo dessa forma evitar a derrota política após a derrota militar. Essa destruição seria

desejavelmente garantida no campo de batalha, mas se necessário teroa que ser assegurada posteriormente, como os prisioneiros de guerra polacos, alemães e japoneses viriam a descobrir da pior forma possível durante e depois da Segunda Guerra Mundial.

V

Se é óbvia a influencia das operações da Primeira Guerra Mundial no modelo soviético inicial, ela pode ser descurada se pensarmos no modelo das operações em profundidade, mais associadas mesmo na literatura em português ao termo britânico “deep battle” como algo de completamente dissociado do seu antecessor.

Ora o *Deep Battle* deve ser visto como uma evolução direta do modelo de operações sucessivas em frente larga, como se depreende claramente se considerarmos a forma como foi implementado nas (sucessivas) ofensivas soviéticas de 1944 que se iniciaram com Bagration e que culminaram às portas de Varsóvia, tendo pelo caminho destruído o grosso das forças do Eixo na frente leste. E como se depreende igualmente pelas referências à procura da profundidade na doutrina inicial e à forma progressiva como o conceito evoluiu em sucessivos manuais, demonstrando uma continuidade de pensamento que evoluiu ao ritmo da mecanização do Exército Vermelho, tornada possível pelo crescimento industrial.

Aquilo que Tukhachevsky procurou conseguir ao desenvolver o conceito de *Deep Battle* foi resolver de vez o dilema entre manobra e atrição. A solução que encontrou seguiu os princípios básicos da dialética Marxista. Entre uma tese, a atrição, e uma antítese, a manobra, encontrou uma síntese, que no caso do *Deep Battle* se pode resumir na fórmula “atrição através da manobra”.

O problema essencial das operações sucessivas em frente larga é que os excelentes resultados obtidos na Grande Guerra resultaram da conjugação de uma superioridade tecnológica e material dos aliados com uma incompreensão por parte do Alto Comando Alemão da natureza real das operações a que se estavam a opor. Perante um adversário a operar num modelo conceptualmente similar e dotado de meios igualmente capazes as taxas de atrição deveriam ser equilibradas, o que remetia para conflitos prolongados onde, perante a possibilidade de formação de coligações internacionais num mundo onde a URSS estava completamente isolada politicamente, seria necessário assumir riscos excessivos. Era necessário maximizar os efeitos no adversário, o que Tukhachevsky procurou conseguir aumentando a profundidade do combate ao mes-

mo tempo que alargava a ação das armas combinadas para reforçar a integração com os meios aéreos num conceito a que chamou “aeromecanização”. Este modelo é muito próximo da doutrina de combate moderna, introduzida de resto no ocidente quando o “Air Land Battle” e o “Follow On Forces Attack” foram desenvolvidos para contrariar a reintrodução do Deep Battle, numa forma modernizada, pelas forças soviéticas.

Se esta narrativa do percurso conceptual que liga a doutrina NATO atual ao pensamento soviético dos anos 30 foi já apresentada, pelos já referidos Glantz e Simpkin, entre outros, ela pode ser demonstrada ao encontramos na política de desenvolvimento de armamento implementada por Tukhachevsky uma procura de soluções para criar meios que ultrapassavam o progresso tecnológico da sua época, ao tentarem corresponder a um modelo de combate muitos anos avançado em relação ao seu tempo. Encontramos assim nos produtos dos planos de armamento desenvolvidos por Tukhachevsky proto versões dos sistemas de armas que viriam a ser a base do Air Land Battle, que nos anos trinta. Na sua época estes eram singularidades soviéticas por resultarem de uma necessidade conceptual e não de um progresso natural. A correspondência entre estes sistemas e os seus sucessores dos anos 70/80, como o desgaste do vinil de White Light/White Heat no nosso exemplo inicial, demonstra assim o carácter integrado do pensamento soviético e o seu avanço conceptual.

O primeiro exemplo é o requisito para um avião especializado na luta anticarro, fortemente protegido para o tornar pouco vulnerável às armas antiaéreas, dotado de canhões anticarro potentes e com um raio de ação elevado, não para atacar alvos distantes, mas para poder passar muito tempo em missão sobre o campo de batalha para atacar alvos de oportunidade. Correspondendo quase exatamente ao caderno de encargos que levou ao A-10, a versão soviética deste conceito foi o Polikarpov VIT (Vozdooshny Istrebitel’ Tahnkov, literalmente “Destruidor de Carros de Combate Voador”), Figura 28, que voou em 1937 e que foi abandonado após a execução de Tukhachevsky. Este conceito viria a ser recuperado por outros países, e se na URSS esta missão acabou por ser cometida aos monomotores Il-2 (com menor raio de ação) a Alemanha viria a desenvolver um avião anticarro similar, o Henschel Hs-129, o qual foi no entanto inicialmente desenhado para missões de apoio aéreo próximo convencionais sendo depois adaptado a uso anticarro, do que resultaram limitações que a origem soviética evitava com sucesso.

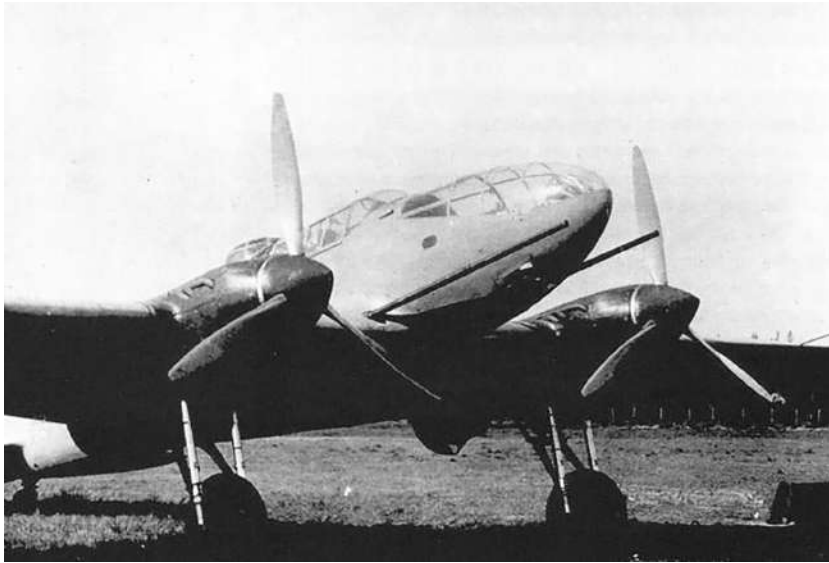


Figura 28 – Um Polikarpov VIT-1 de 1937, o A-10 dos anos 30

Fonte: <http://www.airpages.ru>.

Um segundo exemplo é a transformação de um auto-giro, um antecessor do helicóptero capaz de descolar e aterrar em pistas muito curtas e de executar perfis de voo semelhantes aos de um helicóptero, numa aeronave de ataque ao solo para dar o apoio aéreo próximo atualmente garantido pelos helicópteros de ataque. Completamente inédito, já que mais ninguém pensou em usar auto-giros para missões de ataque, o Kamov A-7, Figura 29, resultante deste requerimento é um antepassado distante do AH-1 Cobra e destinava-se às mesmas missões. Com o retrocesso doutrinário resultante das purgas o uso em combate da versão operacional A-7-3a limitou-se a missões de observação e “spotter” de artilharia.



Figura 29 – Um postal do Museu da aviação Russa ilustrando um auto-giro Kamov A-7 em ação

Fonte: <https://www.helis.com>.

Um terceiro exemplo é o requisito para o desenvolvimento de um sistema de bombardeamento com precisão capaz de lançar ataques do tipo “*Stand Off*” a alvos localizados no interior profundo das posições inimigas. Este era um requisito extremamente difícil nos anos trinta. Os únicos aviões capazes de bombardear alvos com precisão eram os bombardeiros de mergulho, uma técnica desenvolvida inicialmente no Reino Unido e nos Estados Unidos para atacar navios em movimento, mas que tinham geralmente um raio de ação curto e eram vulneráveis aos caças. Os caças eram capazes de penetrar em espaços aéreos defendidos mas não tinham raio de ação nem capacidade para levar bombas suficientemente potentes. Os bombardeiros pesados tinham raio de ação mas eram vulneráveis aos caças e não podiam atacar com a precisão necessária. A solução dos anos 70 foi desenvolver mísseis de cruzeiro lançados por bombardeiros pesados. A solução soviética dos anos 30 foi converter um caça I-16 em bombardeiro de mergulho (não tendo que descolar podia levar 500Kg de bombas) e era suficientemente rápido para ser muito difícil de interceptar. O Caça convertido era transportado até ao limite das defesas por um bombardeiro TB-3 (Figura 30), que o lançava em voo após o que fazia o ataque e regressava à base a grande velocidade. A tipologia de missão é perfeitamente análoga à dos mísseis de cruzeiro ar solo dos anos 70, e o facto de ter sido tentada com as tec-

nologias dos anos trinta demonstra claramente o avanço conceptual inerente à aeromecanização.

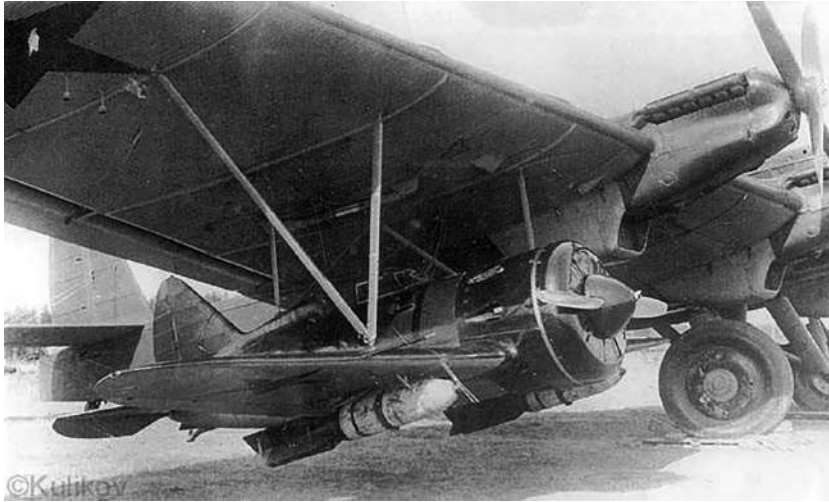


Figura 30 – Uma combinação Zveno composta por um bombardeiro pesado TB-3 e dois I-16 modificados como bombardeiros de mergulho para formar um SPD ou Sostavnoi Pikiruyuschiy Bombardirovshchik – Literalmente traduzido por “Bombardeiro de Mergulho Combinado”.

Uma versão posterior combinada um bombardeiro Pe-8 co MiG-3 modificados, uma combinação que em 1941 seria quase impossível de intercetar. Alguns destes sistemas teriam podido destruir as pontes alemães que os Fairey Battle da RAF tentaram sem sucesso destruir em missões quase suicidas na batalha da França em 1940.

Fonte: www.flickr.com.

VI

A evolução do pensamento militar soviético e o seu efeito no desenrolar da Segunda Guerra Mundial viria a demonstrar a importância de retirar as lições corretas do conflito de 1914-1918.

Se numa análise superficial o Exército Alemão parece ter sido aquele que melhor soube incorporar essas lições, a realidade é que, se ao analisar a evolução da guerra tivermos em conta a desastrosa conduta das operações por parte das forças Aliadas na campanha de França em 1940 as vulnerabilidades da estratégia alemã tornam-se evidentes.

Para os Generais alemães a Grande Guerra tinha sido um aberração histórica resultante de uma superioridade temporária do poder de fogo sobre a

infantaria, ultrapassável pela combinação das armas combinadas com as táticas de infiltração. E depois de ultrapassada essa dificuldade seguir-se-ia um regresso às guerras do tempo do Velho Moltke, em que após campanhas rápidas culminando em decisivas batalhas de envolvimento se assinavam acordos de paz vantajosos.

Se ao nível de tática de pequenas unidades a fórmula alemã desenvolvida nos anos trinta, coma flexibilidade na articulação para o combate explorada pela descentralização da capacidade de interpretação da situação e da implementação da intenção do comando inerente ao Auftragstaktik conferiram de facto vantagem às unidades alemãs no combate ao nível tático, garantindo que até ao final da guerra os aliados nunca tivessem vitórias fáceis, a verdade é que esta visão ignorava duas realidades fundamentais que a Primeira Guerra Mundial tinha revelado.

A primeira, de natureza essencialmente militar, era a nova transparência do campo de batalha resultante da combinação do reconhecimento aéreo com os meios de comunicações. Em 1866 Moltke tinha podido arriscar uma concentração avançada porque os seus adversários austro-húngaros não tinham capacidade de compreender em tempo oportuno a situação operacional real, perdendo assim a oportunidade de o bater por partes antes da batalha decisiva de Königgrätz. A tecnologia conseguia ver através do “nevoeiro da guerra” e as limitações daí resultantes tornavam a manobra clássica uma opção dependente do consentimento (por erro ou por incapacidade técnica) do adversário. A superioridade aérea garantida pela combinação de superioridade técnica, tática e numérica das unidades de caça equipadas com Bf 109 em 1940 permitiu mascarar esta realidade. Como os alemães viriam a descobrir em 1944, o Blitzkrieg pura e simplesmente não funcionava sem superioridade aérea.

A segunda era a nova realidade política demonstrada pela capacidade de mobilização dos estados, democráticos ou não. Ao contrário do que acontecia na Europa das casas reais do século XIX, na nova Europa a simples destruição de uma parte significativa dos exércitos adversários não garantia a vitória, sendo apenas o prólogo para a imposição da aceitação da derrota às forças vivas do adversário. Se, mais uma vez, a aceitação da derrota por uma França politicamente dividida em 1940 após duas vitórias militares (e a necessidade de de uma segunda campanha para completar a derrota do Exército Francês depois do sucesso do ataque inicial de Maio/Junho já era um sinal de que as vitórias decisivas poderiam não o ser), alimentou a ilusão de um regresso a 1866/1871, a resistência da URSS apesar de todas as derrotas e baixas de 1941 viria a demonstrar a resiliência dos estados modernos.

O maior mérito do *Deep Battle* é assim provavelmente a sua capacidade para produzir a inevitabilidade. Se analisarmos as vitórias alemãs da segunda guerra mundial é relativamente fácil conseguir, num exercício contra factual, evitar o sucesso do plano amarelo ou derrotar Rommel. Mas Bagration é essencialmente irresistível, não apenas pela vantagem numérica, mas pela forma como a aplicação do Deep Battle fragmenta a coesão dos defensores negando-lhes opções.

Nesse sentido os sucessos Soviéticos de 1944 são uma demonstração clara de que a lição dos sucessos aliados de 1918 tinha sido compreendida e amplificada. Depois do sucesso de Bagration, Figura 31, os soviéticos mantiveram uma pressão constante realizando ofensivas sucessivas ao longo de toda a frente, que, por mais que alguns sucessos localizados alemães demonstrassem a sobrevivência da competência tática da Wehrmacht, garantiram não apenas a vitória mas igualmente a reconstrução da realidade política europeia numa lógica de transformação do adversário.

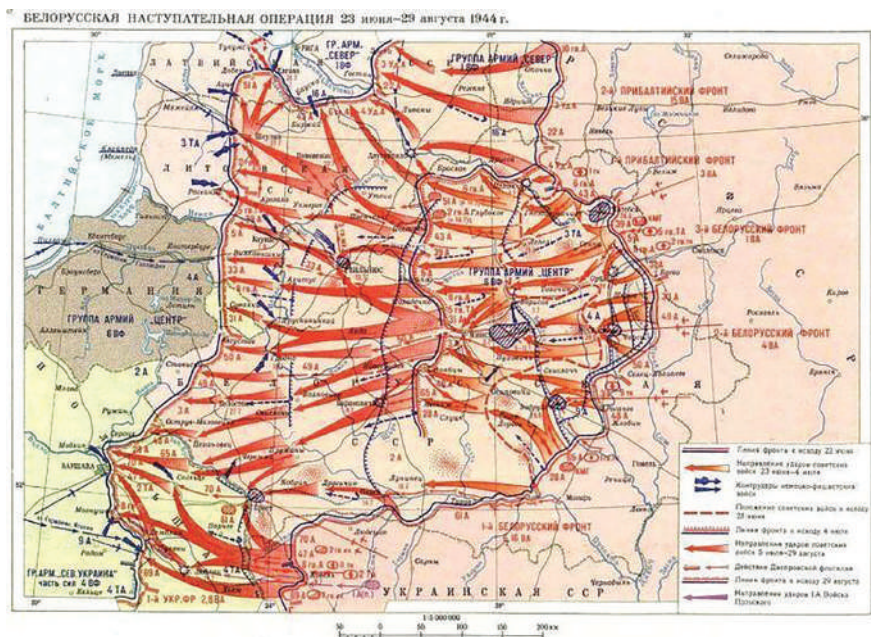


Figura 31 – Bagration foi apenas a primeira fase de uma sucessão de ofensivas soviéticas que tornaram inevitável a derrota do Eixo, e que representam uma versão modernizada da lógica de operações sucessivas aplicada pelos Aliados na frente ocidental em 1918

Fonte: <https://alchetron.com/Operation-Bagration>.

A operação Bagration foi o “dia negro” do Exército Alemão na Segunda Guerra Mundial. Como os soviéticos ocupavam um saliente na Ucrânia, os alemães naturalmente pensaram que iriam lançar a partir daí um clássico ataque em “foice” através da sua retaguarda. Em vez disso, os soviéticos atacaram frontalmente o Grupo de Exércitos Centro na Bielorrússia, usando o modelo operacional da batalha em profundidade. Empenharam os defensores desde o primeiro dia em toda a sua profundidade operacional usando de forma extremamente bem coordenada uma combinação de ataques aéreos e operações minuciosamente planejadas e maciças de forças não convencionais integrando os “partisans”. Os alemães registaram 14.000 ações na área de retaguarda do Grupo de Exércitos Centro numa única noite em preparação da ofensiva, das quais 10.000 foram bem sucedidas. Os soviéticos atacaram as linhas alemãs com infantaria apoiada por carros de combate e por uma poderosíssima barragem de artilharia e desenvolveram imediatamente os seus Corpos Blindados para penetrarem profundamente nas defesas num exemplo perfeito do “escalão de desenvolvimento”. O grupo de Exércitos Centro foi esmagado em toda a sua profundidade operacional e nenhuma defesa elástica, do tipo mais tarde reivindicado por von Manstein como sendo a fórmula para vencer os soviéticos pode ser contemplada.

Bagration foi um choque devastador para o Exército Alemão. Dezasseite Divisões foram completamente destruídas. Perderam 350.000 homens, dos quais 150.000 prisioneiros de guerra. Um Grupo de Exércitos inteiro tinha sido aniquilado, e o mais chocante era que as perdas soviéticas tinham sido metade das alemãs.

E respeitando o conceito das operações sucessivas, Bagration foi seguida por um conjunto de ofensivas que viriam a conduzir, numa perfeita demonstração dos princípios Leninistas de tornar “a guerra imperialista em guerra civil” em mudanças de regime nos aliados dos nazis que colocaram no poder regimes pró-soviéticos. Até na Alemanha nazi um grupo de Oficiais tentou matar Hitler em 20 de julho quando Bagration estava a concluir-se. A Alemanha não viria a entrar em guerra civil e combateria até ao final, mas é preciso reconhecer que o nazismo não era propriamente o adversário capitalista-imperialista que Lenine mencionava nos seus textos.

Os soviéticos foram provavelmente aqueles que melhor souberam extrair as lições da Primeira Guerra Mundial, não apenas na condução das operações militares ao nível tático e ao nível operacional, que deduziram para a aplicação de um modelo inspirado por essas lições, mas principalmente ao nível da conceptualização da guerra como um fenómeno político supra domínio, sendo

a sua atuação para transformar a Bulgária em 1944, Figura 32, um proto exemplo daquilo a que atualmente chamaríamos uma Guerra Híbrida.



Figura 32 – Tropas Soviéticas entram na Bulgária em 1944 ao mesmo tempo que o país atravessa uma revolução comunista.

A incapacidade do governo Búlgaro, preso a conceptualizações da guerra pré-1917, de compreender a natureza da ameaça é uma lição importante para os políticos atuais.

Fonte: <https://sofiaglobe.com>.

E tendo demonstrado o que as operações em profundidade podiam conseguir contra um adversário de topo, os soviéticos iriam pouco depois provar o que estas conseguiam contra um adversário menos evoluído. Quando a URSS se juntou à guerra contra o Japão, competiu ao Marechal Vassilevsky, um dos poucos sobreviventes às purgas de entre os ex-alunos da Academia de Estado Maior, comandar uma ofensiva devastadora contra o Exército Japonês do “*Kwantung*” na Manchúria. Apesar de uma resistência determinada das forças do Exército imperial japonês, os Soviéticos derrotaram totalmente um adversário com 713.724 efetivos em apenas sete dias de combate, sofrendo apenas 32.000 baixas. A título de comparação, os Estados Unidos tiveram 49.000 baixas em Okinawa para derrotarem, em três meses, uma força de apenas 117.000 efetivos Japoneses. Dada a natureza da área de operações, uma comparação mais apropriada pode ser feita com a campanha das Filipinas, na qual as forças Estado-Unidenses precisaram de dez meses, e sofreram 60.000 baixas, para derrotar uma força Japonesa com metade dos efetivos que os soviéticos tinham derrotado numa semana. A ofensiva soviética da Manchúria, com o nome de código Operação Tempestade de Agosto, foi uma demonstração impressionante do potencial da batalha em profundidade.

Depois de um período nos anos 50 e princípio dos anos 60 em que toda a doutrina foi condicionada pelo fator nuclear, o conceito das operações em

profundidade foi retomado como a base da doutrina soviética no final dos anos 60, com as operações de 1944 e 1945 a serem estudadas como modelo, em particular Bragatation e Tempestade de Agosto. Esta evolução levou por seu lado a NATO, nos seus estudos para compreender e contrariar o seu adversário, a reconhecer o nível operacional e a introduzir o seu próprio modelo de operação em profundidade com os estudos “*follow on forces attack*” e a doutrina Air-Land Battle

Existe assim um fio de Ariadne que nos permite seguir o percurso que vai dos campos de Batalha de Amiens e das ruas de Berlim em 1918, que passa pela Academia Frunze, pelos campos de batalha da frente Russa, pela evolução da doutrina militar no final da guerra fria, e pelas novas guerras que nos pode ser muito útil para navegarmos o labirinto multi domínio onde nos encontramos um século depois. Apenas temos que o saber seguir.

BIBLIOGRAFIA

- Asprey, R., 1994. *The German high command at war*. London: Warner Books.
- Bonk, D., 2007. *Chateau Thierry & Belleau Wood 1918*. Oxford, United Kingdom: Osprey.
- Bullock, D., 2008. *The Russian Civil War 1918-1922*. Oxford, United Kingdom: Osprey.
- Clarck C., 2012. *The Sleepwalkers: How Europe Went to War in 1914*. England: Penguin Books.
- Evans, M., 2004. *Battles of world war I. Ramsbury*. United Kingdom: Crowood Press.
- Fernandes, M., 2016. *Geopolítica da Alemanha: Ratzel, Haushofer e as duas Guerras Mundiais do Século XX*. Lisboa Portugal: IUM.
- Fuller, J., 1923. *The Reformation of War*. London: Hutchinson & co. Paternoster row.
- Fuller, J., 1928. *On future warfare*. London: Sifton Praed & CO, LTD.
- Glantz, D., 1991. *Soviet operational Art, in pursuit of deep battle*. Abingdon: Frank Cass and Company Limited.
- Glantz, D., 1998. *Kharkov 1942, anatomy of a military disaster through soviet eyes*. Surrey: Ian Allan.
- Glantz, D., 2001. *Barbarossa. Hitler's invasion of Russia 1941*. Stroud Gloucestershire: Tempus.
- Glantz, D., 1997. *Counterpoint to Stalingrad, Operation Mars: Marshal Zhukov's greatest defeat*. Fort Leavenworth: Foreign Military Studies Office.
- Glantz, D., 1983. *August Storm, the soviet 1945 soviet Strategic Offensive in Manchuria*. Fort Leavenworth: Leavenworth Papers.
- Gray, R., 1999. *Kaiserschlacht 1918*. Oxford United Kingdom: Osprey.
- Goya, M., 2015. *Renault FT, le pionnier de la mécanisation militaire. Guerres & Histoire*, Février 2015. France: Mondadori.
- Guderian, H., 1999. *Achtung-Panzer*. London, United Kingdom: Cassell.
- Hippler, T., 2013. *Bombing the people*. Giulio Douhet and the foundations of Air Power Strategy 1884-1939. United Kingdom: Cambridge University Press.

- Hickey, M., 2002. *The Mediterranean Front 1914-1923*. Oxford United Kingdom; Osprey.
- Ireland, B., and Groove, E., 1997. *Jane's War at sea 1897-1997*. London: Harper Collins.
- Jardin, P., 2016. *Ludendorff, Le tacticien dépassé par la stratégie*. *Guerres & Histoire* Octobre. France: Mondadori.
- Judy, J-G., 1997. *Chars de France. Boulogne*, France : E.T.A.I.
- Lawrence, T., 1962. *The seven pillars of wisdom*. London: Penguin XX Century Classics.
- Livesey, A., 1994. *The Viking Atlas of World War I*. Hormondsworth: Middlesex Viking.
- Livesey, A., 1997. *Great Battles of World War One*. New York: Smithmark.
- Lomas, D., 1998. *First Ypres 1914*. Oxford United Kingdom: Osprey.
- Lopez, J., 2012. *Les Allies, maîtres du jeu pétrolier*. *Guerres & Histoire* Octobre 2012. France: Mondadori.
- Lopez, J., 2012. *Dossier 1918 L'armée française au zénith*. *Guerres & Histoire* N°5. France: Mondadori.
- Mac Millan, M., 2014. *The war that ended peace*. London: Profile Books.
- Martin, W., 2001. *Verdun 1916*. Oxford United Kingdom: Osprey.
- Masie, R., 2007. *Dreadnought, Britain, Germany and the coming of the Great War*. London: Vintage Books.
- McCluskey, A., 2008. *Amiens 1918*. Oxford, United Kingdom: Osprey.
- Merridale, C., 2017. *Lenin on the train*. United Kingdom: Penguin Books.
- Mosier, J., 2001. *The myth of the Great War*. London: Profile Books.
- Muller, R., 2015 *The Unknown Eastern Front*. London: New York Tauris.
- Naveh, I., Mikhail Nikolayevich Tukhachevsky. *Included in Stalin's Generals*. London:
- Neillands, R., 2004. *The Great War generals on the western front*. London: Magpie Books.
- Neves, N., 2014. *The Mother of all Wars. Long term consequences of the Allied Mediterranean strategy in the Great War*. *Revista de Ciências Militares*, Vol. II, N° 2, novembro. Pedrouços, Portugal: IESM. Disponível em: <https://www.ium.pt/s/index.php/pt/>.
- Neves N., 2015. *One greater than Guderian - Tukhachevsky and the development of the Soviet Armed Forces*. *Revista de Ciências Militares*, Vol. III, N° 1, maio. Pedrouços, Portugal: IESM. Disponível em: <https://www.ium.pt/s/index.php/pt/>.
- Neves. N., 2017. *Thinking ahead. The Naval War College influence on warship design*. *Revista de Ciências Militares*, Vol. V, N° 1, maio 2017. Pedrouços, Portugal: IUM. Disponível em: <https://ww.ium.pt/s/index.php/pt/>.
- Neves, N., 2017. *Storm Watching. A New Look at World War*. *Cadernos do IUM*, 22. Lisboa: Instituto Universitário Militar.
- Neves, 2018. *Regresso ao futuro. A persistência do militar-leninismo enquanto conceptualização da guerra*. *Revista Militar* Junho/Julho. Lisboa.
- Philpott, W., 2014 *Attrition. Fighting the First World War*. London: Little Brown Book Group.
- Prior, R., and Wilson, T., 1999. *The First World War*. London: Cassel.
- Rogan, E., 2015. *The Fall of the Ottomans. The Great War in the Middle East 1914-1920*. United Kingdom: Penguin, Random House UK.
- Service, R., 2010a. *Lenin. A biography*. London: Pan Books, McMillan.
- Service, R., 2010b. *Stalin. A biography*. London. Pan Books, McMillan.

- Simpkin, R., 1987. *Deep Battle – The brainchild of Marshal Tukhachevsky*. London: Brassey's Defence Publishers.
- Strachan, H., 2006. *The First World War*. London: Simon & Schuster.
- Tooze, A., 2007. *The wages of destruction – The making and breaking of the Nazi economy*. London: Penguin.
- Tooze, A., 2015. *The Deluge 2015. The Great War and the remaking of global order*. London: Penguin.
- Trotsky, L., 2017. *History of the Russian Revolution*. Random House: Great Britain.
- Tuchman, B., 2014. *The Guns of August*. London: Penguin Books.
- Turner, A., 2010. *Messines 1917*. Oxford United Kingdom: Osprey.
- Van der Kloot, W., 2010. *World War One fact book*. Gloucestershire: Amberley.
- Watson, A., 2014. *Ring of Steel. Germany and Austria-Hungary at war, 1914-1918*. London: Allen Lane.
- Werner, P., 1998. *World War One a narrative*. London: Cassell
- Zamoyski, A., 2008. *Varsóvia 1920*. Salamanca, Spain: Siglo XXI.

ENSINAMENTOS DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL: OS ESTUDOS DE FERDINAND OTTO MIKSCHKE



Figura 33 – Coronel Leonel José Mendes Martins

Fonte: IUM.

INTRODUÇÃO

Em agosto de 1914, as forças alemãs entram na Bélgica com rumo a França, para porem em prática o Plano idealizado pelo General Schlieffen, em 1904. Cinco exércitos alemães atacam a norte e dois exércitos alemães defendem a fronteira na região da Alsácia. Os exércitos franceses atacam nesta região contribuindo para que o plano alemão tenha condições para o sucesso. A resistência dos belgas ao avanço alemão acaba por durar duas semanas. O reforço da Força Expedicionária Britânica acaba por não ser suficiente para travar o avanço alemão, apesar da vitória na Batalha de Mons, e os próprios britânicos enveredam por uma retirada para sul. O plano Schlieffen previa a chegada a Paris com forças a oeste e a leste da capital francesa. Os alemães chegaram aos arredores de Paris com os seus exércitos apenas a leste e com

o potencial muito desgastado. Isto permitiu um contra-ataque dos Aliados na região do Rio Marne em setembro de 1914. Sem derrotar as forças aliadas, os alemães retiraram-se para uma posição que lhes permitisse manter o território já conquistado e preparar as operações ofensivas futuras. Ocuparam a linha do rio Aisne. As operações seguintes conduzidas por ambos os contendores, resumiram-se a procurar flanquear o inimigo por forma a romper o seu dispositivo defensivo. Houve, assim, uma corrida para o mar que não teve nenhum resultado decisivo. Os alemães e os aliados no final de setembro estavam posicionados numa linha defensiva de trincheiras que distavam muito pouco da linha do inimigo e que, na Frente Ocidental, ia desde o mar, a norte, até à fronteira da Suíça, a sul.

Os defensores ocupando uma posição fortificada e com a vantagem que lhes era dada pelas metralhadoras e pela artilharia tornava as ações ofensivas inúteis. Os ataques desencadeados pelas formações em massa da infantaria faziam aumentar o número de baixas sem resultado na conquista de território inimigo. Contudo, os comandantes na Frente Ocidental planearam operações para romper o impasse que se tinha criado com a guerra das trincheiras. Na segunda batalha de Ypres, em 22 de abril de 1915, os alemães atacaram as forças francesas e belgas com gás Cloro. Foi o primeiro ataque em que foram usados gases químicos em larga escala. Os gases químicos foram uma inovação no campo de batalha por forma a encontrar solução para uma ação decisiva. As batalhas do Somme e Verdun, em 1916, tiveram enormes baixas e não alteraram a fisionomia da linha da frente. Mas, no Somme os britânicos empregaram pela primeira vez, de forma precipitada, uma nova arma: o tanque. E, em Verdun, as tropas de assalto alemãs, da “escola” do Capitão Willy Rohr, tiveram a sua “prova de fogo” em combates intensos. Tanto o tanque como as tropas de assalto eram tentativas de alterar a forma de combater e encontrar uma via para penetrar nas linhas inimigas.

As inovações no campo de batalha não eram um exclusivo da Frente Ocidental (Figura 34). A Frente Leste e a Frente Italiana também davam os seus contributos para alimentar a “dinâmica da doutrina” na guerra. A artilharia também teve as suas adaptações para melhor apoiar os ataques da infantaria. As operações em Riga, na Letónia, trouxeram novas ideias para o emprego da artilharia e das tropas de assalto.

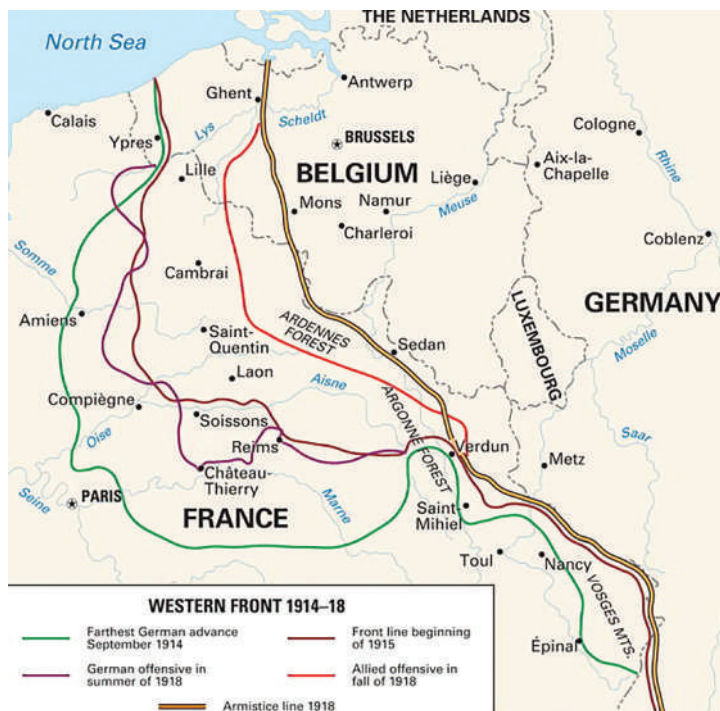


Figura 34 – A Frente Ocidental 1914-18

Fonte: Gettyimages.

Em 1917, a Batalha de Cambrai viu o emprego massivo de tanques por parte das forças aliadas. Mais de quatro centenas de tanques atacaram penetraram nas defesas alemãs, mas a pouca fiabilidade destas armas em conjunção com uma tática ainda pouco consolidada, também não trouxe resultados decisivos, acabando os alemães por recuperar o terreno perdido. Mas, o emprego dos carros de combate já era uma realidade e o seu emprego com números muito superiores foi planeada para 1919 por forma a derrotar, de vez, as forças alemãs.

No final de 1917, os alemães planearam uma grande ofensiva na Frente Ocidental para o ano seguinte. Na Frente Oriental a situação tinha sido resolvida, por força da Revolução Russa, e era possível retirar unidades da frente russa para França. Era fundamental para os alemães obterem um resultado decisivo na Frente Ocidental o quanto antes por forma a anteciparem-se à chegada das tropas americanas a França. Em 1918, os alemães lançaram as ofensivas da primavera, ou ofensivas de Ludendorff (chefe do estado-maior alemão), para derrotar os aliados e forçar o fim da guerra. As inovações alemãs como o gás químico, as tropas de assalto e o emprego judicioso da sua artilharia tiveram os

seus sucessos no início da campanha. A contraofensiva aliada com os carros de combate e as lições que souberam colher das inovações alemãs, acabaram por empurrar os alemães para leste e em novembro de 1918 terminou na assinatura do armistício.

Este texto visa olhar para as mudanças que surgiram na Primeira Guerra Mundial, a forma como foram estudadas no período que se seguiu à guerra, com destaque para a Alemanha. Este país, por força das limitações impostas pelo Tratado de Versalhes, viu-se muito constrangida em recuperar o seu exército da última guerra. A forma como observou os acontecimentos de 1914-18 e os ensinamentos que recolheu e testou na década posterior ao final da guerra merece especial atenção.

A explicação das soluções encontradas pelos alemães são, neste texto, os estudos realizados por um oficial checo, Ferdinand Otto Miksche, quando procurou analisar as ações dos alemães no início da Segunda Guerra Mundial. As operações executadas pelos alemães correspondem a um processo de aprendizagem, em várias fases, desenvolvido num período de vinte anos com início logo após o final da Primeira Guerra Mundial. O texto divide-se nas observações da Primeira Guerra Mundial, no processo de aprendizagem dos alemães, e nos estudos de Miksche.

OBSERVAÇÕES DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

As inúmeras tentativas para romper o impasse provocado pela guerra das trincheiras foi um desafio para alemães e aliados. Na Frente Ocidental o tempo corria sem uma penetração decisiva no dispositivo inimigo. Em muitos pontos da frente bastava vigiar e deixar prosseguir aquela máxima que cresceu nos soldados “*live and let live*”. Contudo a indústria e a tecnologia, ao serviço da guerra, tiveram os seus momentos para a introdução de equipamentos e sistemas de armas que revolucionaram antigas práticas e obrigaram a rever as táticas empregues.

Em 22 de abril de 1915, na segunda batalha de Ypres, os alemães empregaram gases químicos em larga escala. O resultado inicial foi surpreendente para os alemães que atacavam e para as vítimas francesas e belgas que defendiam. O elevado número de baixas e a surpresa que o ataque provocou acabou por não ser devidamente explorado pelos alemães e perdeu-se, assim, a oportunidade de conquistar em definitivo aquela que foi sempre uma “pedra no sapato” para o comando alemão, a região de Ypres. Apesar deste insucesso, os dados relativamente ao emprego de agentes químicos como uma arma

decisiva no campo de batalha estavam lançados. A resposta pelos britânicos não se fez esperar e começou a escalada com ataques frequentes com agentes químicos. Rapidamente se concluiu que os agentes químicos, por apresentarem diferentes efeitos nos soldados e no campo de batalha, poderiam ter um emprego tático diferenciado. Os agentes cujos efeitos tivessem uma duração mais prolongada no tempo (agentes persistentes) seriam empregues contra áreas da retaguarda, para bater a artilharia inimiga e para negar determinadas áreas do terreno. Os agentes com efeitos mais rápidos (agentes não persistentes) poderiam ser empregues contra as forças inimigas na linha da frente.

Em Cambrai, em 20 de novembro de 1917, foi a grande oportunidade para as unidades de carros de combate britânicas testarem as suas teorias de emprego de carros de combate numa frente de cerca de dez quilómetros (Figura 35). Dos 450 carros de combate disponíveis, 300 chegaram à linha de partida (Dupuy, 1980, p. 223). Mais de metade dos carros empenhados no ataque já estavam avariados nas primeiras doze horas. Do remanescente, a maior parte ou avariaram nas horas seguintes ou as suas tripulações estavam exaustas ao fim de 24 horas. No entanto, alguns carros de combate foram reorganizados para os combates do dia seguinte. Ao fim do segundo dia de combate, um saliente com cerca de 20 quilómetros de largura e uma profundidade de 10 quilómetros tinha sido conseguido no interior das linhas alemãs. Foi a mais espetacular penetração na Frente Ocidental desde 1914, e foi conseguida num curto espaço de tempo.



Figura 35 – O emprego dos carros de combate para romper as linhas inimigas e proteger o avanço da infantaria. Ilustração de Peter Dennis

Fonte: Turner, 2007, p. 38-39.

O carro de combate permitia romper nas linhas do inimigo e proteger o avanço das forças de infantaria. Adicionalmente, o apoio da aviação permitia bater alvos no solo, tanto na linha da frente como na retaguarda. Mas este apoio ainda era muito limitado. Mas, nesta altura, a aviação já tinha dado passos significativos desde tarefas ligadas exclusivamente ao reconhecimento para tarefas de combate.

O carro de combate da Primeira Guerra Mundial não era mecanicamente fiável para o emprego sustentado nas operações, faltava-lhe a velocidade e a autonomia necessária para continuar na profundidade do dispositivo inimigo. A falta de comunicações, que não as visuais, tornava a manobra das unidades de carros de combate e a condução das operações quase impossível. As situações inopinadas no campo de batalha eram muito difíceis de coordenar. Mas, a batalha de Cambrai foi uma grande lição - o carro de combate tinha capacidade para controlar o terreno não tendo necessariamente de o ocupar.

A batalha de Riga de setembro de 1917, na Frente Oriental, trouxe para a ribalta os métodos empregues por dois oficiais alemães. Um método, a tática da infiltração preconizada pelo General Oskar von Hutier (Figura 36). Aqui era identificado um ponto fraco no dispositivo inimigo e seguidamente era explorado pelas tropas de assalto que rompiam e penetravam nas defesas inimigas. Esta tática aparece na literatura dos Aliados como a Tática de Hutier. O outro, o emprego da artilharia pelo Tenente-coronel Bruchmüller (Figura 37). Em vez dos prolongados bombardeamentos com vista à destruição das posições do inimigo sem um claro critério de objetivos, optou-se por preparações de artilharia mais curtas e o acompanhamento do apoio de fogos conforme se dava o avanço da infantaria. Segundo Lupfer (1995, p.45) a técnica de Bruchmüller dava ênfase ao fogo em profundidade através das posições inimigas. O apoio de fogos incluía a execução de uma barragem de fogos a arrasar as posições inimigas, e uma chamada “valsa de fogo” (*Feuerwalze*) para acompanhar a infantaria que atacava. Tanto a tática de infiltração como a técnica da artilharia foram trazidas para a Frente Ocidental quando o General Hutier e o Tenente-coronel Bruchmüller participaram nas ofensivas da Primavera de 1918.



Figura 36 – Inovadores no Exército Alemão. Capitão Willy Rohr com as tropas de assalto; General Oskar von Hutier com a Tática de Infiltração; e o Tenente-coronel Georg Bruchmüller com a técnica da artilharia

Fonte: Wikipedia.

As ofensivas de 1918 vieram mostrar a infantaria alemã no pico do seu desenvolvimento, mas também o papel da artilharia e do poder aéreo.

A preparação de artilharia salientava o emprego de bombardeamentos pela concentração massiva de sistemas de armas numa frente estreita. Usando as técnicas da *Feuerwaltz* (valsa de fogo), as bocas-de-fogo eram direcionadas para a artilharia inimiga, a área logística, os postos de comando, e as ligações com a linha da frente. Apenas no último momento as baterias seriam apontadas para as trincheiras da frente. Os fogos para a linha da frente não eram demorados, até para não alterarem a fisionomia do terreno que pudesse afrouxar o avanço da infantaria. Entretanto, as unidades aéreas flagelavam e desorganizavam as reservas inimigas.

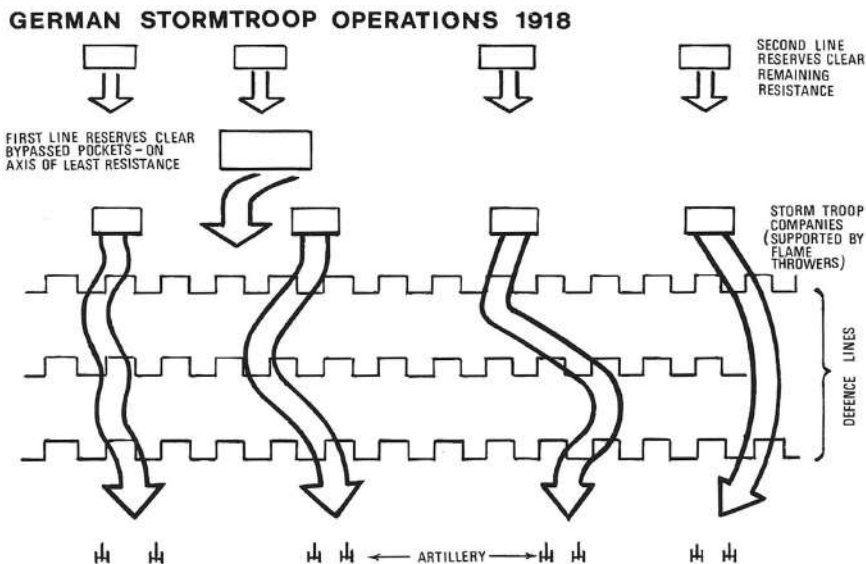


Figura 37 – Tática das tropas de assalto alemãs

Fonte: Messenger, 1991, p. 23.

Os ataques das ofensivas de 1918 tinham na sua frente as forças de assalto. Estas penetraram na primeira linha defensiva dos Aliados, seguindo o caminho de menor resistência até à profundidade do território inimigo, apoiados por metralhadoras, morteiros, e canhões de campanha ligeiros transportados pelos soldados através do campo de batalha. As forças de assalto ignoraram os seus flancos, ou o destino das forças inimigas ultrapassadas. Estas foram responsabilidade das unidades de infantaria regulares. Para Dupuy (1980, p. 225) o sistema tático utilizado por Ludendorff em 1918 foi desenvolvido como resultado de um estudo intensivo em 1917. Os fatores identificados como requisitos para o sucesso foram: o primeiro e mais importante - a surpresa – isto é, identificar e penetrar os pontos fracos nas defesas do inimigo e evitar ataques prolongados contra defesas fortes; ataques rápidos e violentos para explorar a penetração na profundidade do inimigo; máximo apoio de fogos em todo o momento; e, manter o ritmo do ataque.

O desenvolvimento das forças de assalto, constituídas em unidades mais pequenas, contrariando o ataque tradicional feito por grandes massas de infantaria que eram travadas com facilidade pelo poder de fogo dos defensores. A capacidade das tropas de assalto em penetrarem nas linhas inimigas tirando proveito de um apoio de fogos sincronizado com o seu avanço e que em simultâneo bate a área da retaguarda destruindo as áreas das reservas, a artilharia

inimiga, os postos de comando e as áreas logísticas. A artilharia emprega uma mistura de granadas explosivas e granadas de gás que permitem isolar determinadas áreas do terreno, negar outras áreas ao inimigo, desmoralizar as forças inimigas e contraria a flexibilidade do inimigo. Estas inovações estiveram mais relacionadas com as forças alemãs. Estes não deram grande atenção ao desenvolvimento do carro de combate. Aqui, os Aliados tiveram o seu grande papel no desenvolvimento de um novo sistema de armas que também mostrou a sua utilidade em romper as linhas defensivas inimigas. A aviação foi outra mudança importante que moldou os campos de batalha da Primeira Guerra Mundial.

A Alemanha vencida no final da guerra, com graves problemas sociais e com um exército desmoralizado foi atingida por mais um duro golpe: o Tratado de Versalhes. Neste tratado a Alemanha viu-se privada dos meios materiais e humanos para poder constituir uma força militar capaz de garantir a defesa do seu território. Não poderia ter um exército com um efetivo superior a 100.000 homens. Não poderia ter carros de combate, aviões de combate e sistemas de armas pesados. Além das elevadas reparações de guerra que a Alemanha tinha de pagar aos outros países, a garantia da própria integridade territorial estava muito limitada.

O General Hans von Seeckt (Figura 38) assumiu o comando do Exército Alemão e entendeu que, apesar de todos os constrangimentos, era necessário prepará-lo para um futuro conflito. Decidiu que era necessário olhar para a Primeira Guerra Mundial e entender, claramente, como foi possível à Alemanha chegar àquela situação. Era um momento de reflexão, mas não só. Para estudar a Primeira Guerra Mundial, o General Hans von Seeckt organizou no exército alemão 57 grupos de trabalho, e colocou quatro questões fundamentais:

- 1 – Que novas situações surgiram na guerra que não tinham sido consideradas antes da guerra?
- 2 – Como foram efetivas as nossas visões antes da guerra para lidar com aquelas situações?
- 3 – Que novas orientações foram desenvolvidas decorrentes do uso de novas armas na guerra?
- 4 – Quais os novos problemas apresentados pela guerra que ainda não encontraram solução?



Figura 38 – General Hans von Seeckt

Fonte: <http://www.sjsmilitaria.com>.

Os diversos grupos de trabalho foram trabalhando as observações da Primeira Guerra Mundial, tanto do lado alemão como do lado dos Aliados. Foram estudadas soluções para os problemas relacionados com as observações colhidas. Na década de vinte foram planeados e conduzidos diversos exercícios e jogos de guerra com o objetivo de testarem as soluções levantadas (Figura 39). Foram simulados equipamentos, táticas para apurar a melhor forma de conduzir a guerra no futuro. Com as limitações impostas pelo Tratado de Versalhes e os olhos postos na Alemanha era difícil produzir equipamentos e testá-los com rigor. Uma outra solução encontrada foi um tratado com a União Soviética que permitia aos alemães testarem as suas ideias e equipamentos em território soviético e longe dos olhares ocidentais.



Figura 39 – As tropas alemãs preparam a simulação de um carro de combate

Fonte: Corum, 1992, p. 135.

Após a saída de Seeckt do Exército Alemão, o seu trabalho foi continuado e desenvolvido e permitiu à Alemanha criar a máquina de guerra que existia no início da Segunda Guerra Mundial. Algumas das observações e as questões fundamentais de Seeckt serão analisadas de seguida, na parte correspondente aos estudos de Ferdinand Otto Miksche.

OS ESTUDOS DE FERDINAND OTTO MIKSCHÉ

Ferdinand Otto Miksche (Figura 40) nasceu em 1904, na Silésia Austríaca. Em 1927 foi chamado ao serviço militar na Checoslováquia. Esteve na Guerra Civil (1936-1939) de Espanha ao lado dos republicanos. Nesta guerra amadureceu as suas reflexões sobre a forma como se fazia a guerra e teve a oportunidade de presenciar “*in loco*” as inovações introduzidas pelos alemães. As suas observações serão fundamentais no seu estudo e entendimento da Segunda Guerra Mundial e naquilo que serão as suas análises no período da Guerra Fria.



Figura 40 – Ferdinand Otto Miksche

Fonte: Wikipedia.

Presenciou a invasão da França em 1940 pelos alemães e coligiu os seus apontamentos numa obra que vai lançar, na Inglaterra, em 1941. Esta obra “A Guerra Relâmpago” é o primeiro estudo detalhado das táticas dos alemães no início da Segunda Guerra Mundial. Após a guerra, regressa ao seu país, a Checoslováquia, onde lhe é atribuído o lugar de adido de defesa em Paris. Acaba por ser afastado daquele lugar e, posteriormente, viaja para Portugal onde é admitido como professor do Instituto de Altos Estudos Militares, em Caxias. Exerceu esta função entre 1950 e 1955, tendo sido condecorado pelo governo português. Os seus estudos contribuíram para uma melhor compreensão do processo de aprendizagem dos alemães que lhes permitiu o desenvolvimento das suas operações militares, de forma surpreendente, no deflagrar da Segunda Guerra Mundial.

Com a análise da obra de Miksche procura-se encontrar o detalhe para as respostas que o General Hans von Seeckt colocou aos seus oficiais no início da década de vinte. Recordando as quatro questões fundamentais que se destacaram, vem: 1-Que novas situações surgiram na guerra que não tinham sido consideradas antes da guerra?; 2-Como foram efetivas as nossas visões antes da guerra para lidar com aquelas situações?; 3-Que novas orientações foram desenvolvidas decorrentes do uso de novas armas na guerra?;4-Quais os novos problemas apresentados pela guerra que ainda não encontraram solução?

As duas primeiras questões deverão ser consideradas transversais a todos os conflitos e orientadoras de um processo de lições aprendidas. É funda-

mental perceber o ponto em que se estava no início de um conflito, e a forma como foi possível fazer a adaptação no decurso do conflito. No caso da Primeira Guerra Mundial, um olhar mais atento poderá fornecer muitos indicadores para as respostas às duas primeiras questões.

Para a questão, **que novas situações surgiram na guerra que não tinham sido consideradas antes da guerra**, é importante olhar para a guerra das trincheiras e o impasse que criou na Frente Ocidental, transformando numa guerra longa aquela que tinha sido prevista como sendo muito curta. O bloqueio à Alemanha pelos Aliados e as dificuldades logísticas daí decorrentes constituem outro elemento a considerar.

Na segunda questão, **como foram efetivas as nossas visões antes da guerra para lidar com aquelas situações**, importa olhar para o planeamento anterior à guerra. O Plano Schlieffen previa uma solução rápida a ocidente. Com a França controlada, a Rússia seria tratada à posteriori. Contudo, a mobilização na Alemanha teria de ser muito mais rápida que a mobilização na Rússia e o movimento das forças alemãs teria de se fazer sem contratempos até ao objetivo final. Para isto concorria um e muito superior para os alemães para romper e não se atrasar com alguma resistência inesperada por parte do inimigo. Se o planeamento teve estas considerações por base, a sua implementação não foi exatamente assim.

Para a terceira questão, **que novas orientações foram desenvolvidas decorrentes do uso de novas armas na guerra**, vai-se olhar para os estudos de Miksche. A motorização ganhou preponderância na Primeira Guerra Mundial. A motorização torna possível a concentração no ponto decisivo que se pretende explorar e permite alterar o ponto de ataque. Este pode mudar tão rapidamente no espaço ou na direção. A motorização torna possível ao comando atacante, desviar o seu esforço principal rapidamente, para o ponto que no decorrer do combate se revela o ponto mais fraco do inimigo. Este procedimento era praticamente impossível quando o transporte por caminho de ferro era preponderante durante a guerra. Na Primeira Guerra Mundial o caminho de ferro atingiu o seu ponto culminante. Todas as operações em grande escala estavam muito ligadas a uma malha rígida de linhas de caminho de ferro. E quando se tornava necessário acumular centenas de milhares de toneladas de materiais, os caminhos de ferro ficavam, obviamente, muito sobrecarregados. A capacidade do caminho de ferro para transportar homens e mercadorias, depende, em grande parte, da capacidade de receção das estações que servem como terminais e locais de reabastecimento. Esta capacidade é determinada principalmente pelas vias de carga e descarga disponíveis.

O valor do caminho de ferro era também afetado pela distância entre as estações e outros pontos escolhidos para a carga e descarga. Miksche (1941, p. 60) esclarece que o cálculo determina a média de 15 comboios diários que podem passar, em cada direção, numa via simples; 50 comboios numa via dupla. A tonelagem média por dia é calculada, para fins militares, em 7.500 toneladas para via simples e 25.000 para via dupla. Um ataque efetuado por uma Divisão de Infantaria, na Primeira Guerra Mundial, exigia cerca de 10.000 toneladas de material. Mas, em 1917, uma operação ofensiva musculada precisaria de cerca de 500.000 toneladas. Para transportar este material por uma só via de caminho de ferro seriam precisos 60 dias numa via simples e 20 dias numa via dupla (Figura 41). Só onde a frente de ataque fosse bastante larga para o emprego de duas linhas de caminho de ferro paralelas, podia ser reduzido este longo período de concentração logística, tornando o fator surpresa praticamente impossível.



Figura 41 – O transporte no período final da guerra

Fonte: Imperial War Museum.

Era também importante perceber que estações existiam para servir de apoio ao esforço da guerra. Além das estações, era importante a existência de uma área de depósito. A estação de reabastecimento a usar deveria ficar próxima da frente a atacar, podendo não era um ponto devidamente apetrechado, mas apenas uma pequena estação que foi construída para servir uma aldeia ou mesmo um mercado da povoação. No entanto, tudo teria de ser descarregado naquele local, e o material e as munições não podiam ser transportados, a não ser à noite, para as áreas de apoio próximo da frente, e sujeitas a grandes bom-

bardeamentos do inimigo. No caso do uso do transporte automóvel, este podia levar toda aquela carga durante o dia e para muito mais próximo da frente do que era possível com o caminho de ferro. Mas, a evidência era que o material após chegado às estações de reabastecimento era descarregado para voltar a ser carregado em carroças e no pequeno número de camionetas então disponíveis.

Estas viaturas disponíveis levavam o material para os depósitos existentes na base de apoio ao lançamento da ofensiva – as bases de partida. Nas áreas da frente não podiam ser concentrados numa frente muito estreita ou viriam a tornar-se alvos extremamente vulneráveis para a artilharia inimiga. As características rígidas dos caminhos de ferro, pela malha perfeitamente conhecida, levavam à realização de ofensivas sobre frentes cada vez maiores, na Frente Ocidental. E, a necessidade de empregar mais do que uma linha de caminho de ferro fez com que os depósitos se espalhassem nos flancos até que se confundiam com os depósitos das estações de reabastecimento de outras linhas. Enquanto o suposto atacante acumulava o material nos depósitos, os seus preparativos advertiam naturalmente o inimigo para reunir material para medidas contrárias.

A guerra com base na rede de caminho de ferro era desfavorável para a tática que permitisse variar o ponto de contato com o inimigo. Os materiais tinham de ser concentrados em áreas escolhidas para serem usados numa direção previamente determinada pelo planeamento do ataque (Figura 42). Se o ataque fosse detido, era impossível ou muito difícil, com transportes puxados por cavalos, e com pequeno número de viaturas médias, mudar para um novo ponto de ataque.

Para tirar partido dos meios motorizados era importante definir requisitos para o planeamento das operações. A escolha do terreno com atenção às vias de comunicação e às zonas para o balanceamento de forças constituíam elementos para o planeamento de uma ação ofensiva. Miksche (1941, p. 64-65) aponta critérios para a escolha do ponto de ataque que podem ser incluídos em quatro fatores fundamentais.

O primeiro está relacionado com o sistema de estradas. O sistema de estradas, e em especial as estradas principais, convergindo para o centro da zona de ação escolhida para o ataque deve facilitar o avanço simultâneo das forças agrupadas a uma determinada distância na retaguarda. Estes sistemas de estradas encontram-se geralmente junto das cidades, onde há muitas estradas convergindo na direção da área da cidade e vias transversais ligando aquelas entre si.

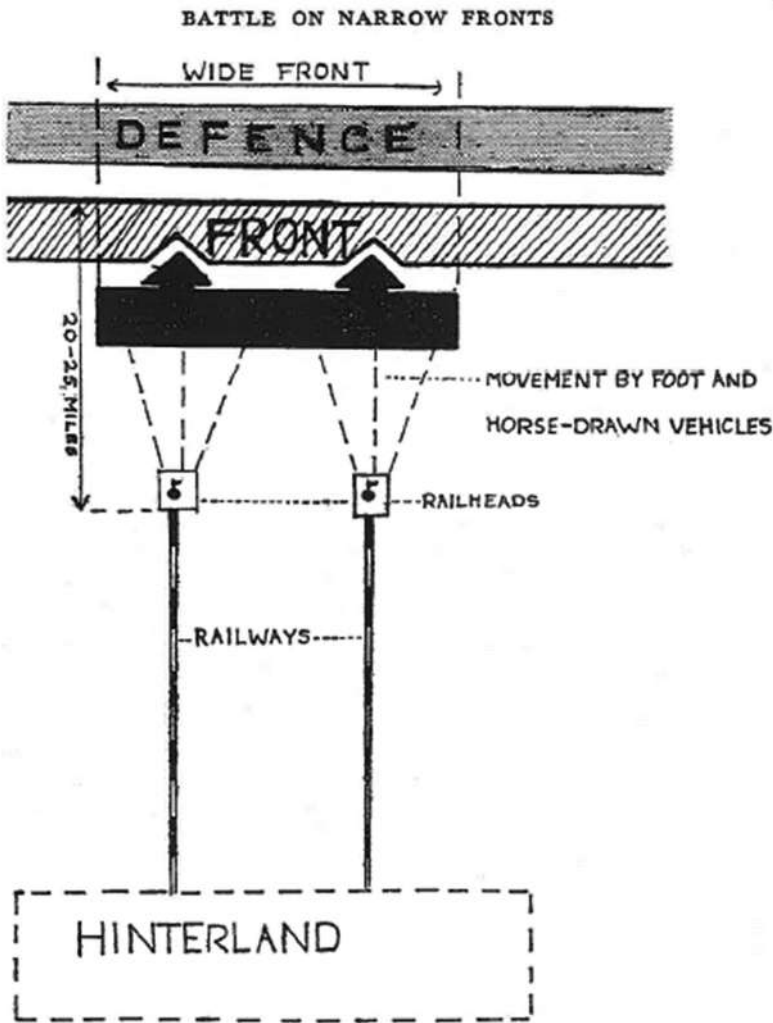


Figura 42 – O ataque na frente larga

Fonte: Miksche, 1941, p. 61.

O segundo refere-se às vias no interior do setor inimigo. A disposição das estradas do lado inimigo, na zona selecionada para o ataque, é muito importante. Durante a aproximação para um ataque as forças atacantes precisam de estradas convergentes. Após romperem as linhas inimigas precisam de estradas divergentes. A força atacante deve ter a possibilidade de se dispersar de forma rápida e imediatamente por uma faixa estreita aberta na frente inimiga. Ou seja, não deverão existir apenas estradas na direção do ataque, mas também em direção aos flancos.

O terceiro conduz às reservas do inimigo. O ponto de ataque deve também ser escolhido em atenção ao posicionamento das reservas do inimigo. Não é desejável que as reservas inimigas entrem rapidamente em resposta ao ataque. Isto não é apenas uma questão de distância das reservas do inimigo, ao local do ataque, mas é também uma questão da natureza e do número de estradas que as forças em reserva podem usar para serem empregues no esforço da defesa.

Por último, o quarto fator prende-se com a manutenção do ímpeto no ataque, caso o local inicialmente escolhido para o ataque não garanta sucesso. A escolha de um ponto de ataque deve ser feita com possibilidades de mudança rápida para um novo ponto de ataque, ou até mesmo para uma nova zona da frente, caso não se consiga o êxito no ataque. Para realizar esta condição é necessária uma rede de estradas estendendo-se lateralmente para os flancos.

Miksche (1941, p. 28-30) defende que as forças atacantes, assim que determinado o ponto de ataque, devem concentrar um potencial superior para garantir a surpresa sobre o inimigo. Mas esta surpresa apenas terá sucesso se toda a operação for desencadeada e conduzida de forma rápida. E, finalmente, garantir superioridade com os seus sistemas de armas, táticas e técnicas. Ou seja, a base da ofensiva é a surpresa, a velocidade, e a superioridade no equipamento ou poder de fogo.

Quais os novos problemas apresentados pela guerra que ainda não encontraram solução? Esta quarta questão só vem a ser resolvida na década de trinta, com o desenvolvimento das forças mecanizadas e blindadas. Miksche (1941, p. 66-72) relembra que já na tática de infiltração era fundamental identificar um ponto fraco no dispositivo do inimigo e concentrar uma força muito superior naquele ponto fraco. A condução do ataque terá de apelar a três componentes: a motorização como método de transporte; a mecanização como método de romper a frente; e a ação aérea como método de apoio, proteção e comunicação.

As observações da tática de infiltração da Primeira Guerra Mundial era fator de estudo para adaptar à nova realidade dos meios existentes. As pequenas unidades de infantaria davam lugar a unidades equipadas com carros de combate e viaturas de apoio para continuarem o ataque. O período de experimentação entre as duas guerras foi de adaptação e implementação dos novos sistemas de armas. A ordem de marcha das unidades que se deslocam para lançar o ataque é a seguinte: unidades blindadas; unidades de choque; unidades motorizadas; e unidades de infantaria.

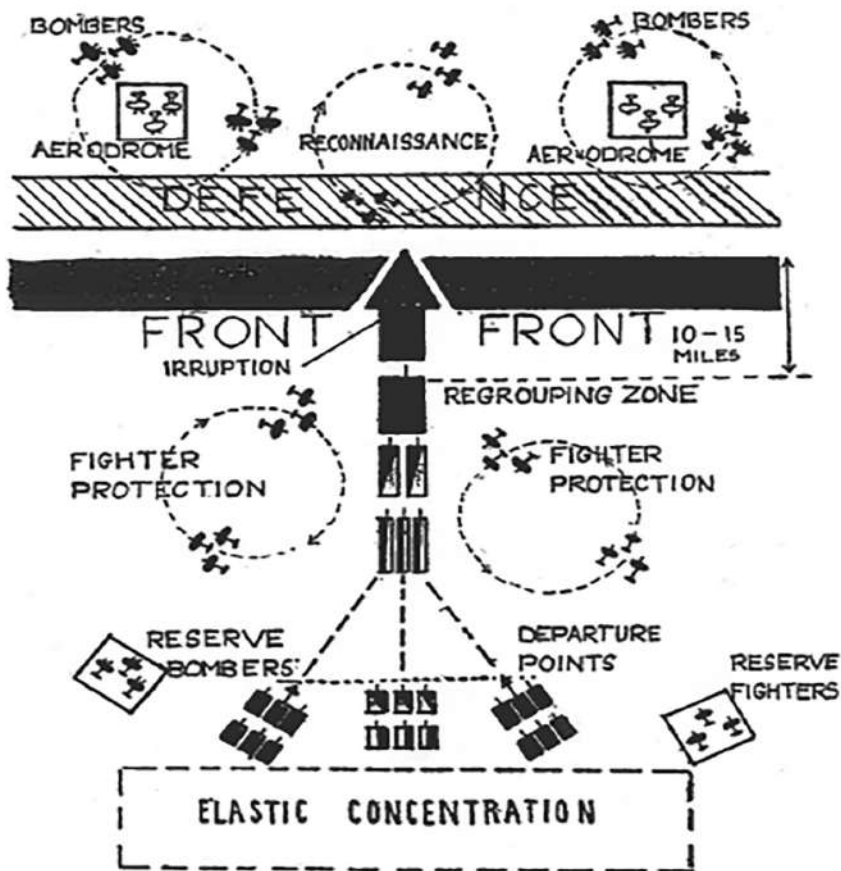


Figura 43 – Ataque na frente estreita

Fonte: Miksche, 1941, p. 66.

As unidades blindadas, de choque, motorizadas e de infantaria são organizadas da forma mais conveniente para o ataque. Levam na sua vanguarda unidades de reconhecimento. As unidades blindadas e as de choque tem por objetivo romper o dispositivo inimigo. Nem sempre as unidades blindadas contarão com unidades de choque. Mas, após a penetração no dispositivo inimigo virão as unidades motorizadas para destruírem as bolsas de resistência. As unidades de infantaria serão transportadas por comboio e virão reforçar o ataque, após marcha a pé. As unidades aéreas providenciarão reconhecimento na fase inicial e depois apoiarão o ataque com bombardeamentos na área da retaguarda do inimigo. Garantirão a proteção dos flancos e estabelecerão a ligação com as diversas unidades do ataque. O desenvolvimento nos carros de combate, nas viaturas blindadas de transporte de pessoal, nas viatu-

ras de transporte para pessoal e material, veio contribuir para toda esta organização. A componente aérea foi outro desenvolvimento que foi “encaixado” nesta organização.

No final da década de trinta estava encontrada uma solução para a quarta questão de Hans von Seeckt, e testada num conflito europeu onde as diversas teorias de fazer a guerra puderam ser confrontadas.

Na Guerra Civil de Espanha (1936-39) (Figura 44), Miksche (1943, p.41) verificou as diversas teorias e constatou a importância da componente aérea:

“No Ebro...no início de agosto de 1938, 120 carros de combate foram apoiados, durante o ataque, por 200 aviões (..) A artilharia alemã e italiana (...) empregaram 1.150.000 granadas. Os seus aviões lançaram 8.000 toneladas de bombas.”



Figura 44 – Guerra Civil de Espanha. Esta guerra foi o laboratório para testar as experiências do período entre guerras

Fonte: <http://ww2aa.proboards.com>.

Em síntese, o período entre guerras foi um período de aprendizagem e experimentação. Ferdinand Otto Miksche foi um observador atento daquilo que se ia fazendo nos principais exércitos europeus e os seus estudos são muitos úteis para compreender o processo de transformação que a guerra foi sofrendo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando a guerra ficou no impasse das trincheiras, a metralhadora revelou-se uma arma fundamental no campo de batalha. Os ataques das formações compactas de infantaria eram repelidos pelo poder de fogo dos defensores. Contudo, a metralhadora acaba por não ser a arma determinante na derrota dos alemães. Estes encontraram forma de romper as linhas inimigas com formações mais dispersas e mais pequenas no ataque (Figura 45). A atuação das forças de assalto alemãs veio provar que havia solução para romper o dispositivo inimigo. E quando os ataques se fizeram sincronizados com o apoio de fogos da artilharia, permitindo romper e penetrar em profundidade no dispositivo inimigo, estava encontrada uma nova forma de fazer a guerra. Mas, os alemães tiveram dificuldades em sustentar estes ataques, ou porque o avanço da infantaria ia para além da possibilidade do apoio de fogos pela rapidez com que era feito, ou até pelas dificuldades logísticas em sustentar determinados ataques.



Figura 45 – Tropas de assalto 1918

Fonte: www.military-history.org.

O apoio logístico com base no caminho de ferro foi fundamental na Primeira Guerra Mundial. O avanço alemão por território da França foi-se deparando com a destruição das linhas ferroviárias e obrigando os alemães a outras alternativas que diminuíam consideravelmente a velocidade de progressão. Por seu lado, os Aliados mantinham praticamente intactas as suas linhas ferroviárias.

rias e a sua possibilidade de suportar logisticamente as suas operações. O “calcanhar de Aquiles” desta manobra logística residia mais na falta de surpresa que se pretendia para lançar uma grande ofensiva, do que na falta de eficácia. A concentração de meios humanos e materiais em determinado local determinava a proximidade ao local onde iria ser o ataque. Esta concentração de meios era visível, alvo do reconhecimento e antecipava a preparação da defesa. Apesar da sua grande dependência do caminho de ferro, os aliados já possuíam muitos meios motorizados que constituíam novas colunas militares para a condução das operações. Esta foi uma vantagem que os Aliados tiveram relativamente aos alemães. Esta possibilidade dos Aliados em manter um apoio contínuo e trazer para a linha da frente mais tropas e equipamentos foi olhada pelos alemães no período que se seguiu à guerra. O desenvolvimento da motorização e a consequente organização de unidades motorizadas foi o objeto de experimentação que os exércitos tiveram no período entre guerras. Os alemães, por força das consequências da Primeira Guerra Mundial e por iniciativa do General Hans von Seeckt, anteciparam a sua reflexão e experimentação e consolidaram a sua nova forma de fazer a guerra. Não só olharam para as forças motorizadas, mas também desenvolveram forças mecanizadas, com proteção acrescida, mais capazes de romper o dispositivo inimigo e penetrar em profundidade, tal como faziam as tropas de assalto alemãs. E, se estas necessitavam do apoio e da sincronização do ataque com a artilharia, agora uma outra componente também satisfaz esta ação, o apoio aéreo. O apoio aéreo já existia na Primeira Guerra Mundial, mas agora o acompanhamento das forças terrestres era muito mais eficaz.

A motorização da guerra permitiu uma maior diversidade no aproveitamento do terreno e na escolha do melhor ponto para atacar o inimigo, balanceando forças que não só permitiam iludir o inimigo no local do ataque como escolher o ponto fraco do dispositivo inimigo mais adequado, ou seja, garantir a surpresa. Assim as lições identificadas na Primeira Guerra Mundial transformaram-se em lições aprendidas na guerra seguinte – a Segunda Guerra Mundial (Figura 46).



Figura 46 – A 7.ª Divisão Blindada Alemã na França, em 1940

Fonte: Messenger, 1991.

Este processo de aprendizagem no período entre guerras está muito bem explicado por Ferdinand Otto Miksche. Na sua obra *“Blitzkrieg”* sugere que existem três elementos que são a base de uma operação ofensiva: a surpresa, a velocidade, e a superioridade no material e poder de fogo. Esta nova caracterização da forma de fazer a guerra traduz-se na motorização como método de transporte, na mecanização como método de romper a frente de combate, e no apoio aéreo como método de apoio, proteção e comunicação.

BIBLIOGRAFIA

- Addington, L. H., 1971. *The Blitzkrieg Era and the German General Staff 1865-1941*. New Jersey: Quinn & Boden Company.
- Citino, R. M., 2002. *Quest for Decisive Victory: From Stalemate to Blitzkrieg in Europe, 1899-1940*. Lawrence: University Press of Kansas.
- Citino, R. M., 2005. *The German Way of War: From the Thirty Years' War to the Third Reich*. Lawrence: University Press of Kansas.
- Citino, R. M., 2008. *The Path to Blitzkrieg: Doctrine and Training in the German Army, 1920-39*. Mechanicsburg: Stackpole Books.
- Condell, B. & Zabecki, D. T., 2001. *On the German Art of War: Truppenführung - German Army Manual for Unit Command in World War II*. Mechanicsburg: Stackpole Books.

- Corum, J. S., 1992. *The Roots of Blitzkrieg: Hans von Seeckt and the German Military Reform*. Lawrence: University Press of Kansas.
- Creveld, M. v., 1989. *Technology and War: from 2000 B.C. to the Present*. New York: The Free Press.
- Dupuy, T. N., 1980. *The Evolution of Weapons and Warfare*. Indianapolis: The Bobbs-Merrill Company, Inc.
- Freedman, L., 1994. *War*. Oxford: Oxford University Press.
- Guderian, H., 1992. *Achtung-Panzer!: The Development of Tank Warfare*. Reading: Cox & Wyman Ltd.
- Gudmundsson, B. I., 1995. *Stormtroop Tactics: Innovation in the German Army, 1914-1918*. Westport: Praeger.
- Gudmundsson, B. I., 2004. *On Armor*. Westport: Praeger.
- Habeck, M. R., 2003. *Storm of Steel: The Development of Armor Doctrine in Germany and the Soviet Union, 1919-1939*. New York: Cornell University Press.
- Hargreaves, R., 2008. *Blitzkrieg Unleashed: the German Invasion of Poland, 1939*. Mechanicsburg: Stackpole Books.
- House, J., 1984. *Toward Combined Arms Warfare: A Survey of 20th Century Tactics, Doctrine and Organization*. [Online]. Disponível em: <https://www.armyupress.army.mil/Portals/7/combata-studies-institute/csi-books/house.pdf>, [Acedido em 26 junho 2018].
- Lupfer, T. T., 1981. *The Dynamics of Doctrine: The Changes in German Tactical Doctrine During the First World War*. [Online] Disponível em: <https://usacac.army.mil/cac2/cgsc/carl/download/csipubs/lupfer.pdf>, [Acedido em 25 junho 2018].
- Maiolo, J., 2010. *Cry Havoc: The Arms Race and the Second World War 1931-1941*. London: John Murray.
- Martins, L., 2014. A Classificação dos Gases Químicos e a sua Implicação no Corpo Expedicionário Português. *Revista de Ciências Militares*, Novembro, pp. 85-116.
- Messenger, C., 1991. *The Art of Blitzkrieg*. Surrey: Ian Allan Ltd..
- Miksche, F. O., 1941. *Blitzkrieg*. London: Faber & Faber Ltd.
- Murray, W. & Millet, A. R., 1996. *Military Innovation in the Interwar Period*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Perrett, B., s.d. *The Story of Blitzkrieg*. s.l.:s.n.
- Turner, A. & Dennis, P., 2007. *Cambrai 1917: The birth of armoured warfare*. Oxford: Osprey Publishing.
- Wynne, G. C., 1976. *If Germany Attacks: The Battle in Depth in the West*. Westport: Greenwood Press.
- Zabecki, D. T., 1994. *Steel Wind: Colonel Georg Bruchmüller and the Birth of Modern Artillery*. Westport: Praeger.
- Zabecki, D. T., 2004. *Operational Art and the German 1918 Offensives*. [Online] Disponível em: <https://bootcampmilitaryfitnessinstitute.files.wordpress.com/2016/01/operational-art-the-german-1918-offensives-zabecki-2004.pdf>, [Acedido em 26 Julho2018].
- Zabecki, D. T., 2006. *The German 1918 Offensives: A case study in the operational level of war*. New York: Routledge.

O BRASIL NA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL⁶³



Figura 47 – Coronel Carlos Carvalho Daróz

Fonte: IUM.

O Brasil foi o único país sul-americano a participar, com o envio de forças militares, das duas guerras mundiais. Seu ingresso na Segunda Guerra Mundial (1939-1945) ocorreu após diversos de seus navios terem sido afundados por submarinos alemães (*U-boats*)⁶⁴ e resultou no envio para o Teatro de Operações da Itália, em 1944, da Força Expedicionária Brasileira, composta por uma divisão de infantaria e de um grupo de aviação de caça. Os feitos dos militares brasileiros no conflito são assunto bastante conhecido no Brasil, com diversos trabalhos publicados e associações de ex-combatentes organizadas em diferentes cidades.

Tal memória, no entanto, não existe acerca da participação do Brasil na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – a Grande Guerra –, que revelou ao mun-

⁶³ Comunicação feita em português do Brasil.

⁶⁴ *Unterseeboot*, literalmente “barco submarino”.

do toda a capacidade destrutiva da guerra total. O conflito também chegou ao Brasil pelo mar, quando navios mercantes brasileiros começaram a ser afundados por submarinos alemães, que desenvolviam uma campanha de bloqueio naval contra a navegação Aliada. Diante dos ataques, em 1917 o Brasil reconheceu estar em estado de guerra contra a aliança liderada pela Alemanha, e uniu-se, ainda que de forma modesta, ao esforço internacional contra os germânicos. No último ano do conflito, 1918, o Governo brasileiro deu sua contribuição, enviando uma divisão naval para patrulhar a costa ocidental da África; uma missão médica militar e um grupo de oficiais do Exército para a França; e um grupo de aviadores navais para treinamento e posterior atuação em combate na Inglaterra, Itália e Estados Unidos da América (EUA).

Este silenciamento da memória é potencializado pela carência historiográfica sobre o tema, havendo muito poucas obras com uma abordagem direta sobre a participação brasileira na Grande Guerra. Nesse sentido, na oportunidade em que se comemora o centenário do conflito, uma intenção deste trabalho é revisitar a história da participação das forças armadas do Brasil no conflito.

Poucos pesquisadores se debruçaram sobre a temática da participação brasileira na Grande Guerra, no passado e na contemporaneidade. Praticamente só são encontrados registros muito de passagem sobre essa participação nas obras de referência geral, de História do Brasil, e até mesmo de história militar brasileira. Hernâni Donato, no clássico e bem documentado *Dicionário das Batalhas Brasileiras* (Donato, 2001), consagrou apenas 22 linhas à participação do Brasil na Primeira Guerra Mundial. A *História do Exército Brasileiro*, editada em 1972 pelo Estado-Maior do Exército, em três volumes que totalizam mais de mil páginas, dedicou apenas um curto capítulo de cinco páginas ao assunto. Francisco Luiz Teixeira Vinhosa em sua obra *O Brasil e a Primeira Guerra Mundial* (Vinhosa, 1990) faz uma abordagem sobre o conflito à luz da diplomacia brasileira e das grandes potências. O historiador francês, Olivier Compagnon, em uma perspectiva da história comparada, traçou um paralelo entre os posicionamentos brasileiro e argentino diante da guerra, no contexto das rivalidades regionais entre os dois países no continente (Compagnon, 2014).

Os almirantes João Prado Maia e Arthur Oscar Saldanha da Gama realizaram estudos centrados na divisão naval organizada pela Marinha do Brasil para patrulhar a costa ocidental do continente africano (Maia & Gama, 1962). Outro pesquisador que se dedica à participação da Marinha no conflito é Francisco Eduardo Alves de Almeida, que publicou relevantes trabalhos abordando a atuação da divisão naval (Almeida, 2017, pp. 50-59). Mais recentemente, no ensejo do centenário da guerra, o pesquisador Carlos Daróz publicou *O Brasil*

na *Primeira Guerra Mundial: a longa travessia*, obra que revisita a participação brasileira no conflito à luz da história militar e que se constituiu em referência sobre a temática no Brasil (Daróz, 2016). O mesmo autor produziu um estudo acerca da atuação dos aviadores navais brasileiros na Itália, Inglaterra e EUA durante a Grande Guerra (Daróz, 2017, pp. 25-35).

Este artigo tem como proposta visitar a participação do Brasil no conflito mundial de 1914-1918, e analisar o papel exercido pelas forças militares do país empregadas no conflito, e, assim, lançar uma luz sobre este pouco conhecido episódio da história militar brasileira.

BRASIL: UM PAÍS NEUTRO

O assassinato do arquiduque Francisco Ferdinando, herdeiro do Império Austro-Húngaro, e sua esposa em Sarajevo, na manhã de 28 de junho de 1914, desencadeou um conflito que resultaria na morte de 10 milhões de pessoas e deixaria 20 milhões de feridos, mutilados e incapacitados. Mas, como ocorreu em boa parte da Europa, no Brasil o atentado e os fatos sucedâneos não levaram à percepção do perigo que se avizinhava. A diplomacia brasileira também não conseguiu avaliar a gravidade da situação. O jornal *Correio da Manhã* publicou a opinião do Dr. Cyro de Azevedo, que fora embaixador do Brasil junto ao Império Austro-Húngaro. De acordo com a apreciação do diplomata, o assassinato não traria maiores consequências. Dizia ele: “Não creio que o lamentável atentado contra o arquiduque Fernando [Ferdinando] tenha raízes na política ou na opinião pública. A minha primeira impressão é que o brutal assassinato não passa de um desvairamento isolado, sem nenhuma razão de justiça que o atenua”⁶⁵.

O rompimento do tênue equilíbrio na Europa e a deflagração da guerra não provocaram nenhum sobressalto imediato nos países latino-americanos, inclusive no Brasil, embora nos principais centros urbanos do país predominasse uma forte influência cultural francesa, decorrente da Belle Époque. Em razão da aplicação da Doutrina Monroe, os países da América Latina estavam muito mais ligados aos EUA do que às potências europeias, o que fez com que a escalada da crise que resultou no conflito não fosse percebida com clareza por suas chancelarias.

Dado o desinteresse geral dos governos latino-americanos, foi natural que se declarassem neutros diante de uma “guerra europeia”, pois nenhum

⁶⁵ *Jornal Correio da Manhã*.

deles identificava qualquer razão para se aliar a qualquer um dos dois blocos antagônicos.

O Brasil, que entraria em guerra com a Alemanha somente em outubro de 1917, formalizou sua condição de país neutro por meio do Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914, mesma data em que os britânicos declararam guerra às Potências Centrais. O decreto estabelecia as regras gerais de neutralidade do país no caso de guerra entre as potências estrangeiras, embora protestasse pela via diplomática contra a invasão da Bélgica pela Alemanha⁶⁶. Redigido com 27 artigos, o documento elencava uma série de regras de conduta que tinham como objetivo manter o Brasil fora do conflito, muitas delas ligadas à navegação nas águas territoriais e à utilização dos portos nacionais por navios dos países beligerantes.

À época, a Alemanha era o segundo maior parceiro comercial do Brasil, só perdendo para a Grã-Bretanha, condição que fazia ser intenso o trânsito de navios mercantes entre os dois países. Com o início da guerra, 734 navios alemães, mercantes e de transporte de passageiros, temendo ser apresados pelas marinhas aliadas, solicitaram refúgio em portos de países neutros, que, à luz do direito internacional, deveriam salvaguardá-los (Ferro, 1990, p.165). Nesse contexto, paralelamente ao decreto de neutralidade, o governo brasileiro determinou a internação de 44 navios mercantes alemães e dois austro-húngaros que se encontravam em portos brasileiros.

A GUERRA CHEGA ÀS ÁGUAS BRASILEIRAS

Com o início da guerra na Europa, a Grã-Bretanha logo fez valer seu poderio naval para atacar as linhas de navegação alemãs onde fosse possível. O Atlântico Sul era estratégico para as potências europeias, pois por ele passavam as principais rotas marítimas para os Oceanos Pacífico e Índico. Como a Alemanha possuía importantes vínculos comerciais com a América do Sul e com suas colônias africanas, em agosto de 1914 dezenas de navios alemães navegavam no Atlântico Sul e, apesar da neutralidade do país, a guerra não tardou a chegar às águas costeiras do Brasil.

Na manhã de 14 de setembro de 1914 o navio de passageiros alemão, convertido em corsário *Cap Trafalgar* estava sendo abastecido pelo navio-carvoeiro *Eleonore Woermann*, ao largo da ilha de Trindade, quando foi surpreendido pelo cruzador auxiliar HMS *Carmania*. Após breve perseguição, os canhões dos

⁶⁶ O Brasil foi o único país latino-americano que formalizou protesto contra a invasão da neutra Bélgica pelo Império Alemão.

dois navios abriram fogo, dando início a um intenso duelo que durou cerca de duas horas. Como os canhões britânicos possuíam maior alcance e eram servidos por uma central de tiro mais moderna, o *Cap Trafalgar* foi duramente atingido e começou a afundou. Outros enfrentamentos entre britânicos e alemães ocorreram em águas brasileiras. A importância estratégica do Atlântico Sul e os combates navais travados na região, já nos primeiros meses do conflito, eram um prenúncio de que a neutralidade do país não era definitiva. Pelo mar, a guerra chegava perto do Brasil.

BLOQUEIO MARÍTIMO E A CAMPANHA SUBMARINA

A guerra no mar ocorreu de forma particularmente intensa no conflito. As forças navais foram empregadas não somente para destruir as esquadras inimigas, mas, principalmente, para bloquear as rotas comerciais marítimas e estrangular a economia dos oponentes. Os britânicos bloquearam o Mar do Norte já em 1914, na tentativa de neutralizar o comércio marítimo da Alemanha. Tal decisão trouxe reflexos negativos para a economia brasileira, visto que o neutro Brasil tinha a Alemanha como seu segundo maior parceiro comercial.

Desde antes da guerra os alemães tinham consciência da superioridade naval da Grã-Bretanha, mas, ainda assim, procuraram formas de comprometer a economia de guerra britânica, baseada, principalmente, no comércio marítimo internacional. Para isso, no dia 4 de fevereiro de 1915, o Secretário de Estado para a Marinha da Alemanha, almirante Alfred von Tirpitz, em resposta às ações da Marinha Real, determinou um bloqueio naval ao redor das ilhas britânicas e da Irlanda, com o objetivo de sufocar sua economia. Para isso, devido à inferioridade da Marinha Imperial em relação à sua oponente britânica, os alemães utilizaram seus incursores de superfície e, principalmente, sua frota de submarinos.

No dia 3 de maio de 1916 o submarino alemão UB-27⁶⁷ afundou o cargueiro Rio Branco, quando navegava em águas restritas, o primeiro navio de bandeira brasileira a ir ao fundo do oceano. O vapor havia sido cedido ao governo britânico e navegava a seu serviço, com tripulação norueguesa, o que tornou o ataque legal à luz das leis de guerra. Mas, apesar disso, o afundamento provocou comoção e protestos no Brasil, pois o Rio Branco navegava com bandeira brasileira e com a inscrição “BRASIL” pintada bem visível em seu casco.

⁶⁷ Os submarinos classificados como UB na marinha Imperial alemã eram embarcações de menor porte, projetadas para operar em águas costeiras. Durante a guerra, os alemães construíram e operaram 154 submarinos desta categoria.

Apesar dos protestos, o fato de o afundamento ter sido efetuado de acordo com as regras de guerra fez com que o Governo brasileiro se mantivesse cauteloso e conservasse sua situação de país neutro.

Em janeiro de 1917, o conde Johann von Bernstorff, embaixador alemão em Washington, alertou ao Secretário de Estado dos EUA Robert Lansing, em um comunicado diplomático, sobre os perigos que corriam os navios de países neutros:

[...] Os navios neutros que navegam nestas zonas de bloqueio o fazem por sua própria conta e risco. Embora cuidados tenham sido tomados para que navios neutros que estão a caminho de portos das zonas de bloqueio em 1º de fevereiro de 1917, [...] é altamente recomendável avisá-los com todos os meios disponíveis, a fim de fazer com que regressem.

Os navios neutros que, em 1º de fevereiro, estiverem nos portos das zonas de bloqueio poderão, com a mesma segurança deixá-los. As instruções dadas aos comandantes de submarinos alemães prevêm um período suficientemente longo, durante o qual é garantida a segurança dos passageiros em navios de passageiros inimigos desarmados. [...]

Comunicado diplomático alemão (1917)⁶⁸

Ao tomar conhecimento do anúncio do bloqueio, o Brasil não poderia aceitar passivamente os seus termos, pois sua economia dependia essencialmente das exportações de café para a França e para a Grã-Bretanha. Embora o país não considerasse o café como produto de guerra, e, com isso os navios brasileiros que o transportavam estariam, em tese, livres de ataques, a Alemanha julgava o transporte de café para seus inimigos como contrabando, o que tornaria qualquer ataque justificável.

Mesmo ciente da ameaça proporcionada pelos u-boats, o mercante *Paraná* zarpou do Rio de Janeiro no dia 9 de fevereiro de 1917, com destino ao porto francês de Havre, carregado com 95.000 sacas de café e de feijão. Após escala no Recife, onde passou uma semana completando seu carregamento com sacas de açúcar, o navio partiu para aquela que seria sua última viagem. Na noite de 3 para 4 de abril de 1917, o *Paraná* navegava a cerca de 10 milhas ao largo do cabo Barfleur, a poucas horas de navegação de seu porto de destino, com todas as luzes acesas, a bandeira nacional hasteada em seu mastro e o nome “BRASIL” pintado nitidamente em seu casco de aço, tudo de acordo com as exigências feitas aos navios de países neutros. Perto da meia-noite, sem qualquer aviso prévio, o navio foi atingido por um torpedo a bombordo, na altura do compartimento de máquinas, a cerca de um metro abaixo da linha de navegação,

⁶⁸ <http://www.firstworldwar.com/source/uboaat_bernstorff.htm>. Acesso em 18 out. 2014.

exatamente onde a inscrição "BRASIL" estava pintada no costado. O Paraná começou a soçobrar, quando o agressor, o submarino alemão UB-32 emergiu. Sob o comando do kapitänleutnant Max Vieberg, que recentemente havia recebido a mais alta condecoração alemã, a Pour Le Mérite (U-Boat.net)⁶⁹, o UB-32, mudando de bordo, disparou cinco tiros de canhão contra o casco do navio já avariado e com as máquinas paradas, com a clara intenção de afundá-lo rapidamente. A decisiva intervenção de uma torpedeira francesa que patrulhava a área, impediu uma tragédia, pondo o submarino em fuga e recolhendo os naufragos no dia seguinte. O Paraná, contudo, afundou nas primeiras horas do dia 4, levando consigo o 4º maquinista Antônio Machado Soares e dois foguistas brasileiros (Figura 48).



Figura 48 – O jornal Correio da Manhã, editado no Rio de Janeiro, noticia em primeira página o afundamento dos navios mercantes Lapa e Tijuca Hidroavião

Fonte: Biblioteca Nacional - Brasil.

O afundamento do Paraná provocou grande comoção no Brasil. A agressão reverberou na imprensa nacional, que passou a cobrar uma atitude mais

⁶⁹ <http://www.uboot.net/www/men/commanders/376.html>. Acesso em 18 out. 2014.

enérgica do Governo brasileiro e o alinhamento com os EUA na guerra contra a Alemanha. O afundamento provocou diversas manifestações públicas a favor da declaração de guerra. No sul do país e em São Paulo dezenas de estabelecimentos comerciais e propriedades de imigrantes alemães e de seus descendentes foram atacados e pilhados.

Na manhã de 28 de março de 1917, o cargueiro *Tijuca* zarpou do Rio de Janeiro com destino ao porto de Havre, na França. Após realizar escalas no Recife, no arquipélago de Cabo Verde e na Ilha da Madeira, o *Tijuca* partiu de Funchal em 12 de abril, para cumprir a última etapa de sua viagem. Porém, na noite 20 de maio, quando navegava em águas do Canal da Mancha a poucas milhas da ilha francesa de Ouessant, um torpedo arrebentou seu casco a estibordo. Imediatamente, seus tripulantes abandonavam o navio e conseguiram divisar o submarino que os atacou, o *UC-36*⁷⁰, que se aproximou para abordar uma das baleeiras de socorro que haviam sido baixadas ao mar. O comandante do submarino kapitänleutnant Gustav Buch⁷¹ tentou interrogá-los, primeiro em alemão e depois em inglês, mas, como os brasileiros não compreendiam, finalmente utilizou o idioma espanhol. Após isso, o comandante Buch ordenou o disparo contra uma baleeira que estava vazia, desejou cinicamente “boa viagem” aos naufragos, e partiu com seu submarino. Perdeu a vida no ataque apenas um tripulante, o marinheiro João Gomes de Lima, vitimado pela explosão do torpedo. Posteriormente, os 36 tripulantes sobreviventes do navio foram conduzidos a Bordeaux e depois a Portugal, pelo pacote francês *Garenne*.

O Brasil ainda recebia as notícias do afundamento do *Tijuca* quando, apenas dois dias depois, em 22 de maio, o submarino *U-47* interceptou o cargueiro *Lapa*, do Lloyd Nacional, ao largo do Cabo Trafalgar, na costa espanhola.

O afundamento dos navios teve como consequência o fim da neutralidade brasileira perante a guerra entre os EUA e a Alemanha, e o confisco dos navios alemães que estavam retidos nos portos brasileiros desde 1914, o que foi formalizado pelo Decreto nº 12.501, publicado no dia 2 de junho. Com o fim da neutralidade, o Presidente Wenceslau Braz autorizou o uso dos portos brasileiros por navios de guerra norte-americanos, que aproveitaram de imediato a oferta para marcar presença e demonstrar força. Em maio de 1917, a Marinha dos EUA enviou o Esquadrão de Patrulha do Atlântico Sul para o Brasil, sob

⁷⁰ Os *u-boats* classificados como UC eram submarinos costeiros lançadores de minas que, além de possuírem capacidade de ataque convencional com torpedos, eram projetados para minar águas costeiras inimigas, geralmente zonas portuárias e suas rotas de aproximação. Ao todo, a Marinha Imperial alemã operou 105 *u-boats* deste tipo.

⁷¹ UBoat.net. *Gustav Buch*. Disponível em <<http://www.uboot.net/wwi/men/commanders/39.html>>. Acesso em 18 out. 2014.

o comando do almirante William Banks Caperton, Comandante-em-Chefe da Frota do Pacífico, com o claro propósito de “mostrar a bandeira” e reafirmar sua influência junto ao país e às demais nações sul-americanas.

O PAÍS INGRESSA NO CONFLITO

No dia 18 de outubro, o mercante *Macau* navegava a 200 milhas do Cabo Finisterra, na Galícia, acidente fisiográfico que forma a extremidade ocidental da Península Ibérica, local onde, em 1747, a esquadra francesa de Jacques-Pierre de La Jonquière foi derrotada pelos navios ingleses do almirante George Anson, durante a Guerra de Sucessão Austríaca. Nessa posição, já em águas espanholas, o *Macau* foi interceptado e torpedeado pelo submarino *U-93*. O comandante alemão, kapitänleutnant Helmuth Gerlach, ordenou ao capitão brasileiro e a um taifeiro que desembarcassem e subissem a bordo do submarino, enquanto os demais tripulantes procuravam abrigo nas baleeiras. Em poucos minutos o *Macau* desapareceu sob as águas do Atlântico, mas todos os 47 tripulantes que estavam nas baleeiras conseguiram se salvar.

A notícia do torpedeamento do *Macau* chegou ao país somente cinco dias depois, no dia 23 de outubro. A indignação que se seguiu ao afundamento fez recrudescer a revolta popular. No Rio de Janeiro, armazéns, restaurantes, fábricas, e jornais de empresários germânicos foram vandalizados e saqueados, a exemplo do que ocorrera em São Paulo e no sul do país. O afundamento do *Macau* também foi a gota d’água para o Governo brasileiro, restando apenas reconhecer a existência de um estado de guerra já existente. O Presidente Wenceslau Braz encaminhou ao Congresso Nacional, em 25 de outubro, uma mensagem apresentando sua disposição em romper a neutralidade e reconhecendo que o Brasil, de fato, já se encontrava em guerra.

Na manhã do dia 3 de novembro, apenas uma semana após o reconhecimento do estado de guerra pelo Brasil, o submarino alemão *U-151*, comandado pelo kapitänleutnant Waldemar Kophamel, outro agraciado com a medalha *Pour le Mérite*, atacou, em um único dia, dois navios mercantes brasileiros, no Porto Grande do Mindelo, no arquipélago de Cabo Verde: o *Guahyba* e o *Acary* (U-Boat.net)⁷².

Uma vez oficialmente em estado de guerra, o Brasil apressou-se em oferecer seus préstimos à causa Aliada, apesar da carência de infraestrutura e de seu pouco expressivo poder militar. Entre 20 de novembro e 3 de dezembro de 1917 ocorreu em Paris a Conferência Interaliada, na qual o representante brasi-

⁷² <<http://www.uboat.net/wwi/boats/index.html?boat=151>>. Acesso em 30 out. 2014.

leiro, Olyntho de Magalhães, antigo Ministro das Relações Exteriores, ofereceu uma divisão naval para patrulhar e combater os submarinos alemães no Atlântico Sul. Pressionada pela falta de unidades navais, a Grã-Bretanha logo aceitou a oferta brasileira de uma frota composta por cruzadores e contratorpedeiros. Na ocasião também ficou decidida a abertura dos portos brasileiros para as nações aliadas, o envio de aviadores navais para a Inglaterra e de uma missão médica militar para a França.

Como contribuição para o esforço de guerra, o Brasil cedeu para a França trinta dos 44 navios alemães que haviam sido confiscados pelo prazo de um ano e a um custo de cerca de 105 milhões de francos, os quais operariam com tripulações brasileiras. Além disso, foi criada, em 21 de dezembro, a Comissão de Estudos de Operações e Aquisição de Material na França. Sob o comando do General Napoleão Felipe Aché, a comissão funcionaria com oficiais brasileiros adidos ao Exército Francês e, no desempenho dessa tarefa, muitos entrariam em combate incorporados às unidades francesas.

O BRASIL NA GUERRA

O elevado número de baixas na guerra, até então sem precedentes em qualquer conflito anterior, tornava difícil o apoio de saúde, mesmo para os exércitos das principais potências mundiais. Simplesmente não havia médicos e enfermeiros suficientes para tratar da crescente quantidade de feridos (Duffy)⁷³ e doentes e assegurar um atendimento eficaz. Tal dificuldade foi agravada pela pandemia de gripe espanhola que se abateu sobre a Europa e, em meados de 1918, assumiu a proporção de uma pandemia.

Para atender a essa demanda, durante a Conferência Interaliada, realizada em Paris na última semana de novembro de 1917, ficou decidido o envio de uma missão de assistência médica militar para a França, a fim de auxiliar no tratamento de feridos daquele país. Para isso, no dia 10 de julho de 1918 foi criada a Missão Médica Militar Brasileira (MMMB)⁷⁴, com o propósito de instalar e operar um hospital com capacidade para 500 leitos em Paris. A Missão partiu para a França em agosto de 1918, sob a chefia do médico José Thomaz Nabuco de Gouvêa, civil comissionado no posto de coronel. Era constituída por 131 homens, entre médicos militares e civis comissionados, acadêmicos de Medicina e auxiliares. No decorrer da viagem, contudo, o navio que conduzia a

⁷³ <http://www.firstworldwar.com/features/casualties.htm>. Acesso em 22 jun. 2015, o total de feridos entre as forças militares durante a 1ª Guerra Mundial atingiu a impressionante cifra de 22.078.366 soldados.

⁷⁴ A Missão Médica Militar Brasileira foi criada pelo Decreto nº 13.192, de 10 de julho de 1918.

MMMB foi severamente atacado pela gripe espanhola, resultando na morte de alguns de seus integrantes e ficando outros internados em um hospital da Argélia francesa. Em Paris, a Missão Médica instalou um hospital militar destinado a socorrer feridos de guerra e, também, a população civil vitimada pela pandemia e prestou excelentes serviços, elogiados unanimemente pelos franceses, nos meses finais da guerra. Mesmo depois de extinta a Missão, com o fim do conflito, médicos brasileiros permaneceram trabalhando no hospital até novembro de 1919, quando o governo brasileiro fez entrega das instalações do hospital à Faculdade de Medicina de Paris (Figura 49).



Figura 49 – Integrantes da Missão Médica Militar Brasileira fotografados junto com o presidente da República Wenceslau Braz (de terno preto) antes de sua partida para a França em 1918

Fonte: <http://www.eb.mil.br>.

Três grupos de aviadores navais foram enviados para países aliados com o propósito de frequentarem cursos de especialização e participarem do conflito. Na Itália e nos EUA os aviadores brasileiros concluíram os cursos, mas não chegaram a voar em combate, visto que a guerra terminou antes que isso fosse possível. O grupo de pilotos navais enviado para a Inglaterra voou junto à recém-criada Royal Air Force (RAF)⁷⁵, e, após o período de treinamento, alguns voaram missões de patrulhamento antissubmarino no Canal da Mancha, integrando a 10ª Força de Defesa Costeira da RAF (Daróz, 2017, pp. 25-35)

⁷⁵ A RAF foi criada em 1º de abril de 1918, com a fusão do Royal Flying Corps e de parte do Royal Naval Air Service, tornando-se a primeira força aérea independente do mundo.

(Figura 50). Durante os voos de treinamento, perdeu a vida o tenente Eugênio Possolo, vitimado por acidente aéreo.



Figura 50 – Aviadores navais brasileiros durante treinamento na Real Força Aérea britânica

Fonte: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

No final de 1917 foi organizada no Brasil uma comissão de estudos composta por 24 oficiais brasileiros, de todas as armas e serviços, que, sob o comando do General Napoleão Felipe Aché deveria partir para a França e se incorporar às operações de guerra, com o objetivo de obter informações e viabilizar a aquisição de material bélico que pudessem ajudar o Exército brasileiro no seu esforço de atualização, de acordo com a doutrina militar mais atualizada na França. A Missão Aché, como ficou conhecida, não se limitou à observação e ao estudo, mas boa parte de seus integrantes foram autorizados a participar ativamente de operações de guerra do Exército francês, inclusive comandando pequenas frações. Alguns chegaram a ser promovidos por seu desempenho corajoso, em combate, como José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, tenente de Cavalaria promovido a capitão, e Tertuliano Potyguara, capitão de Infantaria, ferido na Batalha de Saint Quentin, promovido por bravura ao posto de major. A Missão Aché também perdeu um de seus integrantes, o tenente Carlos de Andrade Neves, morto em Meaux de gripe espanhola quando servia no 8º Regimento de Artilharia de Campanha francês (Daróz, 2016, pp. 146-148).

Além de policiar o extenso litoral do país e fornecer por empréstimo aos aliados expressivo número de navios confiscados aos alemães nos portos nacionais, a Marinha do Brasil constituiu uma Divisão Naval em Operações de

Guerra (DNOG), composta pelos cruzadores *Rio Grande do Sul* e *Bahia*; contratorpedeiros *Piahy*, *Parahyba*, *Rio Grande do Norte* (Figura 51) e *Santa Catarina*; tênder *Belmonte* e rebocador *Laurindo Pitta*, com cerca de 1.500 homens, sob o comando do contra-almirante Pedro Max de Frontin. A missão de que foi incumbida era o patrulhamento antissubmarino da área marítima compreendida entre o Senegal, o Arquipélago de Cabo Verde e o Estreito de Gibraltar, região de importância vital para o abastecimento dos Aliados e com atividade de submarinos alemães.

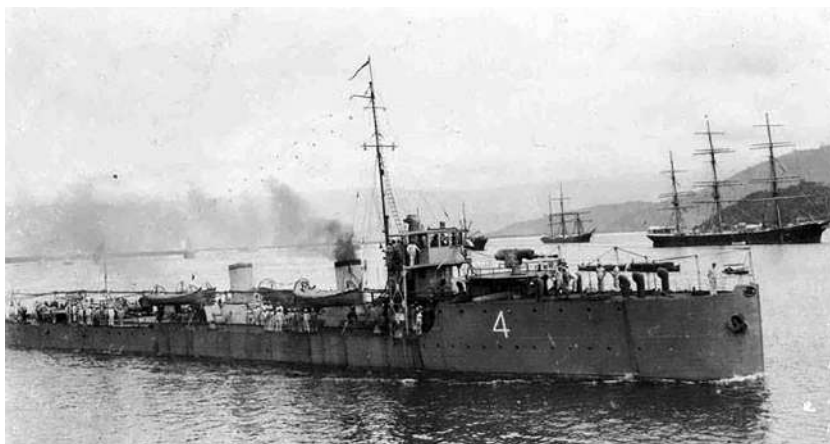


Figura 51 – Contratorpedeiro Rio Grande do Norte, uma das unidades da Divisão Naval em Operações de Guerra. A divisão foi extremamente prejudicada devido ao surto de gripe espanhola entre suas tripulações

Fonte: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

A atuação da DNOG, no entanto, foi extremamente prejudicada pelo surto de gripe espanhola que, nos primeiros dias de setembro, atacou com grande violência as tripulações dos navios, que ficaram muito desfalcadas. Mais de 100 tripulantes morreram, 140 outros precisaram ser transportados de volta ao Brasil em estado muito grave, incontáveis outros foram também atingidos, mas conseguiram se recuperar. A DNOG precisou ficar imobilizada cerca de dois meses na costa senegalesa, aguardando a substituição dos tripulantes doentes e a recuperação dos que haviam sido atingidos com menor gravidade. Somente no dia 3 de novembro pôde partir para Gibraltar, aonde chegou a 10, apenas um dia antes de terminado o conflito mundial. Embora não tenha chegado a travar combates prolongados, as perdas foram muito pesadas na Divisão Naval, que perdeu cerca de 10% de seu efetivo inicial (DARÓZ, 2016, p. 170).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Se por um lado a participação brasileira teve um impacto muito reduzido diante da magnitude da guerra, por outro foi muito importante para o país. Ela foi suficiente para que, após o armistício, o Brasil tivesse assento na conferência de paz entre as potências vencedoras, obtendo compensações que do ponto de vista material foram bastante vantajosas. O Brasil foi ressarcido do valor de seus navios afundados pelos submarinos e pôde incorporar definitivamente à sua frota, mediante pagamento meramente simbólico, os navios inimigos que confiscara no ano anterior.

Apesar de todos os países envolvidos terem sofrido prejuízos variados decorrentes de sua participação na guerra, as consequências econômicas para o Brasil foram moderadamente positivas. Em um primeiro momento, com o bloqueio naval imposto pelos alemães as exportações de produtos nacionais caíram, produzindo uma crise na economia cafeeira, visto que o café era o principal item da pauta de comércio exterior do país. Os importados procedentes da Europa também foram severamente afetados pelo conflito e, como o Brasil dependia essencialmente dos produtos industrializados europeus, verificou-se a necessidade de substituir as importações para atender o mercado interno, levando o país a experimentar um inédito surto de industrialização.

A Grande Guerra provocou profundas mudanças nos campos político, econômico e social do Brasil, no entanto, as transformações no campo militar foram ainda mais significativas. Quando o conflito alcançou o país, as forças armadas encontravam-se em situação precária, sendo a última experiência de conflito internacional a Guerra da Tríplice Aliança, contra o Paraguai, travada meio século antes. E foi com um exército pequeno e uma marinha com meios obsoletos, com uma aviação ainda incipiente, que o Brasil enfrentou o Império Alemão do *kaiser* Guilherme II.

Anos antes do conflito, a fragilidade do Exército Brasileiro já suscitava debates sobre a viabilidade de se contratar uma missão militar de instrução no estrangeiro. Devido às afinidades culturais com a França, ao fato de ter sido o Exército francês o grande vitorioso da Grande Guerra e ao trabalho da Missão Aché, o Governo brasileiro tomou a decisão estratégica de modificar a orientação profissional de seu exército, afastando-o da influência alemã e aproximando-o do paradigma francês. Nesse sentido, o Brasil contratou duas missões militares francesas para modernizar e adestrar o Exército, uma específica para implantar a Aviação Militar, a partir de julho de 1919, e outra mais ampla, iniciada em setembro do mesmo ano.

Um legado muito importante da guerra para o Brasil foi o surgimento da força blindada no Exército, o que ocorreu por intermédio do capitão José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, que integrou a Missão Aché. Depois do armistício, José Pessoa permaneceu servindo à Comissão de Estudos na França, até 1920 e, nesse período, foi designado para implantar uma unidade de blindados quando retornasse ao Brasil. Em 1921 o Exército Brasileiro organizou a Companhia de Carros de Assalto, com sede na Vila Militar, no Rio de Janeiro⁷⁶, a primeira tropa blindada no país, e nomeou para comandá-la seu maior especialista: o capitão José Pessoa. Com sua experiência, adaptou os *FT-17* para o ambiente operacional brasileiro, corrigindo uma série de pequenas falhas de projeto e afirmando a presença dos blindados na América do Sul (Castro, 2014, p.185). Em razão de seu pioneirismo, José Pessoa é considerado o “Pai das forças blindadas” brasileiras⁷⁷.

Uma nova e maior guerra voltaria a atingir o Brasil em 1943 e, como ocorrera na Grande Guerra, também chegaria pelo mar, quando submarinos alemães e italianos atacaram a navegação mercante brasileira, desta feita provocando centenas de mortes. Mas, mesmo diante do sacrifício, resiliência e capacidade de superação da DNOG e da incapacidade do Exército em enviar uma força expedicionária considerável para lutar na Europa, as lições não foram plenamente aprendidas. Quando a 2ª Guerra Mundial envolveu o país, as forças armadas brasileiras continuavam despreparadas, o que não impediu que o Brasil, desta vez, contribuísse de forma bem mais significativa com os novos Aliados do que fizera na Grande Guerra. Mas essa é outra história.

Passados cem anos, o rebocador *Laurindo Pitta*, rigorosamente preservado pela Marinha do Brasil, segue realizando seus cruzeiros pela Baía de Guanabara, agora conduzindo turistas e estudantes. O último sobrevivente da DNOG é o testemunho vivo e silencioso da participação e do sacrifício de tantos brasileiros que realizaram a longa travessia para lutar na Grande Guerra.

BIBLIOGRAFIA

Almeida, Francisco Eduardo Alves. *“Desventuras em série”*. *Revista de História da Biblioteca Nacional*. Disponível em: <http://www.revistadehistoria.com.br/secao/capa/desventuras-em-serie>>. [Acesso em 20 dez. 2014].

Almeida, Francisco Eduardo Alves, 2017. *A perda do Encouraçado Britannia e a Divisão*

⁷⁶ A Companhia foi criada por intermédio do Boletim do Exército nº 382, de 5 de maio de 1921, o qual também fixava seus efetivos.

⁷⁷ A respeito do capitão José Pessoa, ALVES, Joaquim Vitorino Portela. *Os blindados através dos séculos*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1964, destaca que “se outros exércitos atribuem paternidade a seus blindados, um dia haveremos de ter o Pai dos Blindados no Brasil, e este fatalmente será o marechal José Pessoa. Quem mais poderia ser?”

- Naval em Operações de Guerra em 1918: fatos e controvérsias*. Revista Navigator. Rio de Janeiro, vol.13, n.25, pp. 50-59.
- Alves, Joaquim Vitorino Portela. *Os blindados através dos séculos*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1964.
- Castro, Adler Homero. *O Brasil na 1ª Guerra Mundial e a DNOG*. Revista Brasileira de História Militar, Rio de Janeiro, n.14, ago. 2014. Disponível em: <<http://www.historiamilitar.com.br/artigo8RBHM14.pdf>>. [Acesso em 18 out. 2014].
- Compagnon, Olivier. *O adeus à Europa: a América Latina e a Grande Guerra*. Rio de Janeiro: Rocco, 2014.
- Daróz, Carlos, 2016. *O Brasil na Primeira Guerra Mundial: a longa travessia*. São Paulo: Contexto.
- Daróz, Carlos, 2017. *Da Ilha das Enxadas à Cattewater: os aviadores navais brasileiros na Grande Guerra*. Revista Navigator, Rio de Janeiro, vol.13, n.25, pp. 25-35.
- Donato, Hernani, 2001. *Dicionário das batalhas brasileiras*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército.
- Duffy, Michael. *Military casualties of World War One*. In: firstworldwar.com. Disponível em <<http://www.firstworldwar.com/features/casualties.htm>>. [Acesso em 22 jun. 2015].
- Estado-Maior do Exército. *História do Exército Brasileiro*. Rio de Janeiro: EGGCF, 1972.
- Ferro, Marc, 1990. *História da Primeira Guerra Mundial 1914-1918*. Rio de Janeiro: Edições 70.
- First World War. *Primary documents - Germany's Policy of Unrestricted Submarine Warfare, 31 January 1917*. Disponível em <http://www.firstworldwar.com/source/uboaat_bernstorff.htm>. Acesso em 18 out. 2014.
- Gama, Arthur Oscar Saldanha, 1982. *A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi.
- Maia, João Prado, 1961. *DNOG (Divisão Naval de Operações em Guerra) 1914-1918: uma página esquecida da história da Marinha brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha.
- U-Boat.net. *Max Viebeg*. Disponível em <<http://www.uboat.net/wwi/men/commanders/376.html>>. [Acesso em 18 out. 2014].
- U-Boat.net. *Gustav Buch*. Disponível em <<http://www.uboat.net/wwi/men/commanders/39.html>>. [Acesso em 18 out. 2014].
- U-Boat.net. *U-151*. Disponível em <<http://www.uboat.net/wwi/boats/index.html?boat=151>>. [Acesso em 30 out. 2014].
- Vinhosa, Francisco Luiz Teixeira, 1990. *O Brasil e a Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: IHGB.



CONCLUSÕES DO SEMINÁRIO

Major Fernando Oliveira Ribeiro

Assim em representação da comissão organizadora do seminário passarei a apresentar uma breve síntese conclusiva, referente às apresentações que assistimos durante o dia:

Tendo noção que nos encontramos no final de uma jornada de intenso trabalho, não só histórico, mas também de outras áreas do saber direta ou indiretamente ligadas ao estudo das crises e dos conflitos armados, começarei, então, a ousada tarefa de tentar recordar as ideias-força com que os intervenientes (oradores, moderadores e participantes) nos brindaram ao longo da conferência de abertura e dos painéis que a seguiram;

Acreditamos que, neste Seminário, pudemos beneficiar complementaridade das análises feitas por historiadores civis e militares com âmbitos de investigação diferentes, o que se constituiu como um valioso contributo para os que tiveram oportunidade de a elas assistirem.

A conferência de abertura, a cargo do Professor Doutor António José Telo, ofereceu-nos uma abordagem transversal relativamente à participação de Portugal na Guerra.

Ficou evidenciado que a afirmação da república foi a real razão para a beligerância com a Alemanha. O sr Professor deu uma visão de toda a situação na frente ocidental, demonstrando que as circunstâncias extraordinárias em que o Corpo Expedicionário foi empregue se deveram a motivações de ordem política entre ingleses e o regime que estava instituído em Lisboa.

Enfatizando a ideia que não existiu de facto uma derrota, uma vez que o CEP cumpriu as ordens que receberam do comando Inglês, terminando com o reforço de que “Os militares foram sacrificados pela má política”.

O primeiro painel, subordinado ao tema Lições para Portugal – moderado pelo Major-General Aníbal Alves Flambó, iniciou-se com a comunicação do Tenente-general António Mimoso de Carvalho.

O Tenente-general António Mimoso de Carvalho em “Os aviadores portugueses na primeira guerra mundial- o advento da aeronáutica militar”. Apresentou a evolução da aviação em Portugal focando os teatros Operacionais, os principais intervenientes, pioneiros teóricos e operacionais, que surgiram inclusivamente antes da guerra, assim como a missão sem meios a que ficou vetada a aviação militar durante a primeira guerra mundial.

O Capitão-de-fragata Hugo Baptista Cabral apresentou “A aviação Naval- a ação na primeira guerra mundial” trouxe-nos uma descrição, muito rica, sobre o meteórico desenvolvimento das forças de aviação naval existentes no início do conflito. Constituíram-se como uma das respostas mais imediatas e eficazes que foi dada à inesperada ameaça submarina, explanando como as características mostradas pelo hidroavião tornaram esta nova capacidade, essencialmente numa aviação de luta antissubmarina. Evidenciou que foi neste paradigma que, em 1917, foi criada a Aviação Naval em Portugal, tendo descrito todas as dificuldades e problemas que ocorreram na sua génese.

Com a apresentação “A Primeira Guerra Mundial no Atlântico - Consequências para a Marinha portuguesa” do Capitão de Mar e Guerra Augusto Alves Salgado fomos conduzidos para as consequências para a armada portuguesa. Iniciando a sua análise na situação vivida na armada no período que antecedeu a guerra, demonstrou que o desempenho da marinha durante o conflito foi feito à custa de pequenos navios, que embora mal armados para o conflito desempenharam o seu papel no designado “atlântico Português”. No pós guerra salientou as seguintes consequências, deslocalização da marinha para fora da capital e um reajustamento das ambições face à realidade política.

O segundo painel, moderado pelo Sr. Coronel Gerardo Barbosa Pereira, debruçou-se sobre as alterações introduzidas no saber militar fruto da experiência da Guerra.

Iniciou-se com a intervenção do Coronel Nuno Correia Neves, em torno das alterações introduzidas pelos soviéticos no seu pensamento militar sobre a forma de pensar e conduzir a guerra. Relevando os papéis dos principais pensadores e correntes que surgiram no período entre guerras e as consequências que estes tiveram no desenvolvimento e construção das Forças Armadas desse país.

O Coronel Leonel Mendes Martins focou-se nas observações retiradas da Frente Ocidental, em especial, as alterações no emprego da artilharia e infantaria, e o aparecimento do carro de combate e aviação de combate. Estas observações foram fundamentais para o período de reflexão após a Primeira Guerra Mundial. As questões levantadas pelo General alemão von Seeckt no sentido de analisar a guerra e os estudos do checo Ferdinand Otto Miksche, um ex-professor do Instituto de Altos Estudos Militares, contribuíram para explicar a condução da guerra no futuro. Os estudos de Miksche inserem-se naquilo que hoje podemos identificar como um processo de lições aprendidas.

O Coronel Carlos Carvalho Daróz A Grande Guerra veio explicar como a Primeira Guerra Mundial chegou ao Brasil pelo mar e forçado a quebrar a sua neutralidade, o país enviou uma Divisão Naval, um grupo de aviadores, uma missão médica e um grupo de oficiais observadores para contribuir com o esforço de guerra aliado; Foi a única nação sul-americana a enviar contingentes tendo a participação sido muito importante para o país, refletindo-se num surto industrial e na modernização das suas forças armadas com a introdução de nova doutrina da aviação e dos blindados.

Como breve síntese do Seminário, importa agora referir que o conceito que presidiu ao planeamento assentou na ideia de que este evento não devia consistir somente num processo mais ou menos formal de difusão de conhecimento, mas constituir uma oportunidade para todos os intervenientes (não só os oradores, mas os participantes em geral), trocarem impressões sobre os assuntos relativos à participação portuguesa na 1ª Guerra Mundial. Facto que se confirmou com os debates a que tivemos oportunidade de assistir, que trouxeram saber acrescentado às apresentações e permitiram a discussão esclarecida que trouxe à colação diferentes pontos de vista.

Antes de concluir esta intervenção, permitam-me, do Seminário, agradecer a todos os oradores e moderadores a vossa presença e intervenções que ficaram registadas ao longo dos painéis que contribuíram significativamente para o sucesso deste seminário.

Para concluir, gostaria de agradecer, em nome da organização, a todos os que estiveram presentes ao longo destas horas que aqui passámos juntos.

Nenhum evento desta natureza pode resultar sem uma audiência atenta e participante, que, em boa verdade, se constitui no principal destinatário do conhecimento.

Afinal, um Seminário, Colóquio ou Congresso, não é mais do que um momento de interação entre especialistas e interessados nos estudos em apreço.

Aproveito, também, para endereçar um sentido agradecimento a todo o pessoal que esteve direta e indiretamente envolvido na organização.

A todos um bem-hajam.



Figura 52 – Participantes no Painel I

Fonte: IUM.



Figura 53 – Participantes no Painel II

Fonte: IUM.



POSFÁCIO DE AUTORES⁷⁸

Tenente-general António Mimoso de Carvalho, nasceu em Lisboa em janeiro 1953. É Tenente-general piloto aviador e Presidente da Comissão Histórico-Cultural da Força Aérea. É licenciado em Ciências Militares e Aeronáuticas pela Academia Militar. Exerceu funções da especialidade como piloto instrutor, piloto operacional em aviões de combate e piloto de demonstração da Esquadilha Histórica do Museu do Ar. Desempenhou os cargos de comandante da Esquadra de Ataque 301, no Montijo. Oficial de Planos da Divisão de Planos e Programas do Comando da Força NATO Airborne Early Warning (NAEW), Mons. Administrador de Dados/Sistemas de Informação da Área Operacional e Chefe do Gabinete de Prevenção de Acidentes do Comando Operacional da Força Aérea. Foi 2º Comandante da Base Aérea de Beja, Diretor dos Cursos no Instituto de Altos Estudos da Força Aérea (IAEFA), Comandante da Base Aérea nº1, em Sintra. Diretor de Instrução da Força Aérea e Delegado do CEMFA para a Cooperação Técnico Militar. Comandante da Zona Aérea dos Açores. Chefe da Divisão de Planeamento Estratégico Militar e posteriormente Adjunto do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas para as áreas de Planeamento e de Operações. Diretor do Instituto de Estudos Superiores Militares, em Pedrouços. Presidente do Conselho Superior de Disciplina da Força Aérea. Juiz Militar do Supremo Tribunal de Justiça. No âmbito da investigação dedicada à História da Aviação Militar em Portugal é autor e coordenador de obras editoriais, conferencista, curador de várias exposições temáticas, e articulista publicado em revistas nacionais e internacionais.

Capitão-de-fragata Hugo Baptista Cabral, ingressou na Marinha, na Escola Naval, em 1990. Iniciou a sua especialização em piloto de helicópteros na Força Aérea Portuguesa em 1998, tendo permanecido neste Ramo até 2001, como co-piloto de Puma, na Esquadra 751. Terminou a sua qualificação em Lynx na Esquadilha de Helicópteros, em 2002, e desde então efetuou numerosos embarques como piloto naval em todas as fragatas da Marinha, onde participou em operações de combate ao terrorismo marítimo no Mediterrâneo, de combate à pirataria no Índico, em exercícios nacionais

⁷⁸ Ordenação de acordo com a sequência das intervenções.

e internacionais. Em 2010, qualificou-se como instrutor de pilotagem na *Central Flying School*, tendo exercido desde então esta função no Centro de Instrução de Helicópteros. Atualmente ocupa o cargo de Chefe do Departamento de Operações da Esquadilha de Helicópteros. Possui 17000 horas de navegação e 3000 horas de voo em helicópteros. No âmbito da História Militar, dedicou-se à investigação da aviação naval portuguesa. Está atualmente a produzir um livro sobre as aeronaves da Marinha Portuguesa e a frequentar o mestrado em História Marítima.

Coronel de Infantaria Nuno Correia Neves, frequentou a Academia Militar entre 1981 e 1986. Comandou companhias em Unidades da sua Arma e no Instituto Superior Militar (ISM). Ainda como Capitão foi professor no ISM e na Escola Superior Politécnica do Exército. Como Oficial Superior e Coronel foi Diretor de Ensino e Comandante de Batalhão na Escola Prática do Serviço de Transportes, e exerceu funções de Chefe de Repartição no Comando da Região Militar Norte, no Comando operacional e no Comando do Pessoal. Está colocado no Instituto Universitário Militar onde chefia o Gabinete da Direção. Tem diversos artigos publicados, no âmbito da História Militar, na Revista de Ciências Militares do Instituto Universitário Militar. É autor da obra recente “Storm Watching: a new look at World War One”.

Coronel de Engenharia Leonel José Mendes Martins, frequentou a Academia Militar entre 1985 e 1991. Como subalerno e capitão desempenhou funções na Escola Prática de Engenharia e Campo Militar de Santa Margarida. Após concluir o Curso de Estado-Maior, desempenhou funções no Estado-Maior do Exército onde foi chefe da Repartição de Reequipamento. Foi professor na Academia Militar onde foi regente das cadeiras: Tática de Engenharia; Arquitetura e Fortificação Militar; e, Materiais de Construção. Foi professor na Escola da NATO, em Oberammergau na Alemanha, no *Weapons of Mass Destruction Department*. Foi 2º Comandante da Escola Prática de Engenharia e 2º Comandante do Regimento de Engenharia Nº1. Foi colocado no Instituto de Estudos Superiores Militares na Área de Ensino Específico do Exército, e foi docente na Área de Estudo das Crises e dos Conflitos Armados, no Gabinete de História Militar, no Instituto Universitário Militar. Atualmente, é Comandante do Regimento de Engenharia Nº1, em Tancos. Como obra publicada, é coordenador das seguintes obras: “Análise Geoestratégica e Geopolítica da Ucrânia”; “Os Pensadores Militares”; “I Guerra Mundial: das trincheiras ao regresso”. Escreveu um capítulo da obra “Pensamento Estratégico Português: Contributos (Séc. XVI-XIX)”.

Coronel (RES) de Artilharia Carlos Carvalho Daróz, é do Exército Brasileiro, historiador militar, escritor, professor e pesquisador. Nascido no Rio de Janeiro, obteve seu bacharelado em Ciências Militares pela Academia Militar das Agulhas Negras e diplomou-se Mestre em Operações Militares na Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais. Paralelamente à vida militar, desenvolveu sua carreira académica. Com licenciatura em História pela Universidade Salgado de Oliveira, especializou-se em História Militar pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro e pelo Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, e mestrando em História Política do Brasil no Programa de Pós-Graduação da Universidade Salgado de Oliveira. Atuou como professor do Colégio Militar do Recife e pertence à equipa docente do curso de pós-graduação em História Militar da Universidade do Sul de Santa Catarina. É membro do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil; pesquisador do Laboratório de História Militar e Fronteiras da

Universidade Salgado de Oliveira. Atualmente é chefe da Seção de Memória Institucional do Centro de Estudos e Pesquisa em História Militar, da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural do Exército Brasileiro. É palestrante frequente de temas relacionados à História Militar, tanto no meio militar, quanto na academia. Publicou os seguintes livros: “Um céu cinzento: a história da aviação na Revolução de 1932”; “A guerra do açúcar: as invasões holandesas no Brasil”; “O Brasil na Primeira Guerra Mundial - a longa travessia”; e “Bruxas da Noite: as aviadoras soviéticas na Segunda Guerra Mundial”.

Major de Infantaria Fernando César de Oliveira Ribeiro, frequentou a Academia Militar entre 1994 e 2000. Como subalterno e capitão desempenhou funções no 1º Batalhão de Infantaria Mecanizada na Brigada Mecanizada Independente, Regimento de Infantaria nº1, Gabinete do Chefe de Estado-Maior do Exército e no Comando das Forças Terrestres. Após concluir o Curso de Estado-Maior Conjunto ficou colocado no Instituto de Estudos Superiores Militares sendo docente na Área de Ensino Específico do Exército. Em 2016 transitou para o gabinete de História Militar na Área de Estudo das Crises e dos Conflitos Armados no Instituto Universitário Militar onde desempenha funções de docente desde então. Como obra publicada, foi autor dos artigos “O perfil do oficial do Serviço de Estado-Maior na Grande Guerra” e “O oficial do Serviço de Estado-Maior no período da Grande Guerra: dois exemplos das Campanhas de África”, foi também coordenador do livro “I Guerra Mundial: das trincheiras ao regresso”.

CAPA

Composição Gráfica
Tenente-coronel TINF Rui José da Silva Grilo

Sobre aguarela de
Tenente-general Vítor Manuel Amaral Vieira