

A Força Aérea Portuguesa, uma realidade militar e sociológica

1952-1974

Reflexões

Luís Alves de Fraga¹

Introdução

Há várias formas de dar testemunho das realidades sociais, mas duas são clássicas: o *testemunho científico*, baseado na análise cautelosa, ponderada, fundamentada do meio que se pretende descrever, partindo de teorias e hipóteses, de preferência, reduzindo-a a conjuntos numéricos que se interliguem e permitam interpretações diversas sempre comprováveis e o *testemunho empírico* que se apoia no *saber olhar*, no *saber ler* os indícios que brotam das interações dos agentes sociais e na enumeração de fenómenos mais ou menos soltos dessa realidade social em observação.

A realidade militar e sociológica designada Força Aérea Portuguesa não foi alvo de nenhum estudo nosso para nos habilitar a tecer considerações científicas sobre ela, todavia, porque sempre fomos observadores críticos da envolvente social onde operámos durante mais de trinta anos temos, julgamos, uma opinião empírica sobre esse ramo das Forças Armadas. Optámos por lhe chamar reflexões. Delas vamos dar testemunho com a isenção e o distanciamento que nos forem possíveis.

Para nos auxiliar na análise e compreensão do ramo das Forças Armadas onde servimos como oficial não existe uma verdadeira História da Força Aérea, pois os volumes publicados são os da autoria do coronel Edgar Cardoso, os quais não passam de compilações de recordações dispersas do tempo da Aviação Militar, quando esta fazia parte integrante do Exército, e quase reportagens da Força Aérea da época imediatamente subsequente à sua formação, em 1952. Recentemente foi publicado o primeiro volume da *História da Força Aérea* devido a uma comissão à qual estivemos ligados e donde nos afastámos há anos. É um volume fora dos circuitos do mercado e com pouca ou nenhuma

¹ Professor da Universidade Autónoma de Lisboa, coronel reformado da Força Aérea, doutor em História, mestre em Estratégia, licenciado em Ciências Político-Sociais, diplomado pela Academia Militar de Portugal.

divulgação, no qual se intentou fazer o relato da criação da Força Aérea como ramo independente das Forças Armadas e que ficou preso à legislação promulgada e à documentação não catalogada do Arquivo Histórico. Representa um esforço, mas fica aquém do necessário para se perceber toda a teia determinante da criação do novo ramo e o seu funcionamento nos anos de 1952 a 1960.

No Arquivo Histórico a documentação existente não se encontra ainda devidamente classificada de modo a garantir a sua identificação permanente ao longo dos tempos, facto que dificulta a execução de uma História comprovável. Tem imperado uma grande vontade de preservar o passado servida, essencialmente, por uma elevada dose de amorismo, já que, na Força Aérea, ainda se não investiu profissionalmente na área do tratamento documental histórico. Um facto que inibe a acção dos historiadores profissionais, pelo risco de verem as suas afirmações e conclusões perdidas na mera retórica dos seus próprios escritos.

Na ausência, por conseguinte, de uma abordagem histórica rigorosamente científica e de um estudo conduzido por nós com as cautelas que a Ciência impõe, resta-nos falar de experiências vividas e de interpretações gizadas pela crítica de quotidianos. Será, necessariamente, um trabalho subjectivo, embora, tanto quanto possível, objectivável através de referências comprováveis. Procurámos ter uma postura distanciada dos acontecimentos para nos tornarmos num agente de observação não comprometido ou o menos comprometido que será possível a quem pertence à corporação que analisa. Se se quiser, poder-se-á comparar o nosso trabalho ao esforço do auto-analisado em psicanálise, na ânsia de perceber as envolventes dos comportamentos próprios e alheios para os explicar a níveis mais profundos do que a simples constatação dos mesmos.

A reflexão interna possível ou o fim de um caminho

Na sequência do rescaldo do historicamente designado *25 de Novembro* (de 1975), lá pelos anos de 1978 ou 1979 foi lançado, na Força Aérea, um estudo pretensamente científico que visava chegar à identificação e tipificação das funções desempenhadas pelos oficiais e, se a memória não nos atraiçoa, também pelos sargentos. Tal trabalho foi levado a efeito pela Inspeção-Geral da Força Aérea, então superiormente dirigida pelo tenente-general Castelo Branco. Designou-se por Estudo da Análise de Funções na Força Aérea. Foi efectuado por um equipa de oficiais supostamente preparados para fazer o levantamento das actividades e extrair conclusões que possibilitassem tomadas de decisão quanto a efectivos e estruturas

orgânicas. Desse trabalho terá nascido — repare-se que colocamos a nossa afirmação sob a forma condicional — o fundamento para a reorganização das bases aéreas em Grupos e a reestruturação do Estado-Maior em áreas funcionais. Foi a reforma determinada pelo general Lemos Ferreira que, ao mais alto nível, deu origem aos Comandos: Operacional (COFA), Logístico e Administrativo (CLAFSA) e de Pessoal (CPESFA) e, nas bases aéreas (RFA 305-1), articulou o pessoal e os meios em três Grupos: Operacional, de Material e de Apoio².

Não temos memória de mais nenhum estudo abrangente que visasse um qualquer conhecimento da Força Aérea na sua actividade recente ou passada. A estrutura orgânica fundamental da Força Aérea na actualidade ainda se estriba na reforma pensada e implementada no começo da década de 80 do século passado. Acontece que, desse estudo de análise de funções, desconhecemos se existem no Arquivo Histórico da Força Aérea alguns rastros documentais.

A reorganização, que muito sinteticamente referimos e que consideramos estruturante da Força Aérea actual, só foi possível depois deste ramo das Forças Armadas ter ganho uma idiossincrasia própria e, conseqüentemente, ter adquirido uma personalidade sociológica distintiva dos ramos de onde derivou.

De momento, e para o efeito desta exposição, não nos interessa focarmo-nos na Força Aérea tal como ela é hoje, mas sim olharmos para trás e percebermos o que ela foi e como foi, histórica e sociologicamente, desde a sua criação até 1974, data da grande ruptura política e social que transformou a sociedade portuguesa e, conseqüentemente, as Forças Armadas nacionais. Prolongaremos a nossa reflexão, depois, até ao começo da década de 90 do século XX.

A domesticação dos Exércitos de Terra e Mar no Estado Novo

Antes de abordar a temática central da exposição que aqui nos traz convirá que tentemos dar uma interpretação pessoal do modo como professor doutor Oliveira Salazar (1889-1970), já depois de ser Presidente do Conselho de Ministros, terá arquitectado o saneamento político das Forças Armadas antes da existência da Força Aérea e na sequência da entrada em vigor da Constituição Política de 1933. Assume especial importância este pequeno desvio para se perceber o modo como ele concebeu, depois de 1952, também,

² Devo um especial agradecimento aos meus amigos major-general Martins Rodrigues e ao general Taveira Martins pelos excelentes momentos que me proporcionaram a recordar pormenores da reorganização sinteticamente aqui exposta.

para a Força Aérea uma construção despojada, tanto quanto possível, de elementos eivados do saudosismo democrático característico da 1.^a República. A seu tempo abordaremos esta questão.

Ainda que a ditadura militar, imposta em 28 de Maio de 1926, tenha sido uma consequência da desorganização política e financeira em que caiu a 1.^a República, tornando-se esperada e, até, desejada pela população portuguesa politicamente consciente, a qual, ao contrário de equacionar novas fórmulas para ultrapassar a crise, julgou viável a solução messiânica da assunção do Poder pelos militares, ela, a ditadura militar, gerou, contudo, no imediato, contestação entre sectores políticos menos conservadores e mais susceptíveis de, à instabilidade, sobreporem a liberdade e a democracia³.

Nenhuma reviravolta política que pusesse fim à ditadura poderia ser lavada a cabo sem a participação do Exército e da Marinha. Ora, a verdade é que, dentro das Forças Armadas, subsistiam numerosos oficiais que estavam dispostos a conspirar e a conduzir, com apoio civil, revoluções contra a ditadura (Farinha, 1998), tendo iniciado a acção organizativa nos meses que se seguiram a Maio de 1926 (Correia, 2011). Numa primeira fase, na sequência das sucessivas revoluções esmagadas, foram numerosos os oficiais que viram truncada a carreira militar, sendo passados à situação de reforma compulsiva, depois do cumprimento de penas de prisão e desterro. Contudo, quanto mais difícil se foi tornando a actividade conspirativa, mais cautelosos se tornavam os militares no activo de modo a não comprometerem as suas vidas profissionais correndo riscos desnecessários. Pode dizer, assim, que, até muito tarde, existiram descontentes no seio das Forças Armadas, aguardando a melhor oportunidade para se manifestarem. A resistência era surda, mas conhecida, prolongando-se no tempo, sem grande margem para dúvida, até ao ano de 1961 (Valença, s. d.).

Como foi neutralizada, na fase inicial do Estado Novo, essa oposição não manifestada, mas conhecida, nas Forças Armadas? Julgamos, através de um processo de natureza *subversiva*,

³ Neste particular aspecto temos de chamar a atenção dos nossos leitores para a questão da legitimidade da Ditadura. Na verdade, o 28 de Maio de 1926 foi, na época, saudado pela grande maioria da Nação, pesem embora as afirmações contrárias dos *velhos* republicanos, como o *mal necessário* para repor a ordem social e política (e, consequentemente, a económica) que estavam ameaçadas de morte desde o final da Grande Guerra. O Exército, ao assumir a decisão do golpe militar, não fez mais do que legitimar a vontade da maioria. No *revirvalho* ficaram todos os que, estando em minoria, defendiam a legalidade da Constituição Política de 1911, então suspensa para se reordenar a cena política nacional, como acreditavam todos os apoiantes da nova situação.

atendendo à forte hierarquização que domina o aparelho militar, magistralmente manipulado por Oliveira Salazar. Analisemo-lo com um pouco mais de pormenor.

Basta consultar o primeiro volume da correspondência do capitão Santos Costa (1899-1982) para Oliveira Salazar, editado pela Comissão do Livro Negro Sobre o Regime Fascista, da responsabilidade da Presidência do Conselho de Ministros (Comissão, 1988), para, de imediato, se perceber que aquele oficial se constituiu num informador privilegiado do Presidente do Conselho sobre toda a gama de intrigas que se teciam à volta do novo regime político português, especialmente dentro ou fora dos quartéis, desenvolvidas por oficiais do Exército. Este facto, associado à sua indiscutível lealdade para com Salazar, deram credibilidade a Santos Costa para que o Presidente do Conselho o convidasse, em 1936, para subsecretário de Estado da Guerra. Era um simples capitão que passava a ter comando político sobre generais. Era a inversão da hierarquia dentro de uma instituição que a preserva e respeita. Foi este o golpe *subversivo* de Salazar para *domesticar*, a partir daquele ano, o que restava de oposição aberta ao Estado Novo nas fileiras do Exército. Foi uma *armadilha* que o Presidente do Conselho, com a clara conivência de Santos Costa, armou aos generais e a todos aqueles que se sentiam vexados pela imposição de obediência a um capitão alcandorado ao Poder⁴. A purga dos descontentes foi notória através de os afastar para cargos militarmente inócuos ou, até mesmo, levando-os a passar extemporaneamente à situação de reserva onde perdiam contacto operacional com as tropas. Santos Costa aproveitou todo o tempo em que esteve no Ministério da Guerra — de 1936 a 1950 — para sanear o Exército e rodear-se de um núcleo de oficiais fiéis ao Estado Novo, embora nem sempre tecnicamente bem preparados. A viragem na formação da oficialidade vem a verificar-se nos primeiros anos da década de 50 do século passado, quando se começa a fazer sentir de modo significativo a influência da doutrina militar da OTAN (Organização do Tratado do Atlântico Norte).

No processo de *domesticação* do Exército gerou-se, contudo um sistema de *anticorpos* que, não sendo propriamente dito *reviralthista*, no sentido em que o termo era tomado na sequência da queda da 1.^a República, resultou da abertura que teve de ser feita ao exterior, nomeadamente aos EUA (Estados Unidos da América), como resultado de um mais

⁴ Note-se o quanto há de semelhante neste processo com a doutrina marxista-leninista que preconiza a inversão da ditadura da burguesia em ditadura do proletariado. É, afinal, a entrega do Poder decisório a todos os que até à época da inversão eram dominados. Este método contém em si mesmo uma fortíssima carga de retaliação apoiada num poder que só pode ser exercido de um modo impositivo e não contestável.

intenso contacto dos oficiais com a realidade política daquele país e de uma silenciosa oposição ao poderoso ministro da Guerra (Telo, 1996: 233-235). É, quanto a nós, neste grupo que se vai encontrar a oposição que conduziu à tentativa golpista de Abril de 1961, liderada por Botelho Moniz. O processo foi *subversivo* enquanto estiveram invertidas e subvertidas as hierarquias dentro do Exército. Posteriormente o sistema procurou, como era inevitável, o reequilíbrio⁵.

Salazar não podia deixar de, na Armada, aplicar método idêntico ao usado no Exército e foi deste modo que o capitão-tenente Manuel Ortins de Bettencourt (1892-1969) assumiu a pasta da Marinha em 18 de Janeiro de 1936, abandonando-a em 6 de Setembro de 1944, quando foi substituído pelo seu chefe de gabinete, Américo Deus Rodrigues Tomás (1894-1987) o qual só deixou o cargo em 1958, quando foi supostamente eleito Presidente da República⁶.

Ortins de Bettencourt era, sem sobra de dúvida, um fiel aderente do Estado Novo, que, para além de organizador da Brigada Naval da Legião Portuguesa, aderiu à União Nacional, em 1934, distinguindo-se pela sua germanofilia durante a 2.^a Guerra Mundial. Foi ele quem procedeu á maior parte do saneamento político da Armada, utilizando processos semelhantes aos usados por Santos Costa, no Exército (Rodrigues, 1996: 99).

Percebe-se que, ao criar a Força Aérea como ramo independente das Forças Armadas, houvesse já, por parte do Governo do Estado Novo, certezas muito grandes quanto ao apaziguamento político do corpo de oficiais, admitindo-se, contudo, uma ou outra inadaptação ao regime ditatorial que não levantava problemas de maior dada a institucionalização alcançada e a subordinação conseguida. A prática, contudo, veio demonstrar, em 1959, ou seja, sete anos depois da criação da Força Aérea, que as Forças Armadas não estavam de todo subordinadas e satisfeitas com o rumo político do país já que foi tentado e saiu abortado um golpe militar para alterar o regime político (Maltez, 2005: 509)⁷.

Antecedentes da Força Aérea

⁵ Curiosamente, também na sequência da implantação do marxismo-leninismo, após a estabilização do processo revolucionário da imposição da ditadura do proletariado se notaram o aparecimento das *excrescências* contestatárias. Donde, o nosso paralelismo parece-nos bastante viável e aceitável.

⁶ A dúvida resulta do desconhecimento exacto da contagem de votos e da sua verdadeira distribuição entre o candidato do Governo e o general Humberto Delgado.

⁷ Foi o chamado Golpe da Sé, liderado militarmente por alguns majores do Exército e um capitão-tenente da Armada, colhendo apoio civil através de Manuel Serra.

O avião, mal surgiu como engenho de fabrico contínuo — e isso aconteceu poucos anos após a sua invenção — foi imediatamente adoptado como instrumento de uso militar pelos Estados que se consideravam potências militares de vulto, no início do século XX. Não se sabia exactamente que tipo de utilização bélica se lhe poderia atribuir, mas, de uma coisa se tinha a certeza: abria uma nova perspectiva no modo de fazer a guerra, já que introduzia, com alguma segurança, a terceira dimensão no campo de batalha terrestre e naval, permitindo a exploração em profundidade de todo o sistema defensivo do adversário⁸. Deste facto e destas incertezas de aplicação nasceram dúvidas quanto à entrega do novo engenho à engenharia ou à artilharia, pois, no primeiro caso, integrava-se no serviço de transmissões e, no segundo, como elemento regulador do tiro das peças (Fraga, 1999: 21-27).

Entre nós o primeiro centro polarizador da ideia aeronáutica foi o Aero-Clube de Portugal, fundado em Dezembro de 1909 reunindo fundamentalmente oficiais de engenharia militar, a par de artilheiros, raros oficiais de infantaria, de cavalaria e da Armada e um núcleo pouco significativo de civis entusiastas pelas questões aeronáuticas. Ainda se não tinha visto voar um avião nos céus de Portugal e já se discutia a futura localização dos aeródromos e da escola de aeronáutica (Fraga, 1998).

Em 1912, António José de Almeida propunha, na Câmara de Deputados, criação de um Instituto de Aviação Militar e de um aeródromo na margem sul do Tejo (Santos, 2002: 11). Foi nesse ano, também, que o guarda-marinha de Administração Naval Miguel Freitas Homem requereu a sua admissão a qualquer curso que o habilitasse a pilotar aviões, tornando-se o primeiro militar a solicitar o *brevet* de piloto (Fraga, 2001: 888).

Em 14 de Maio de 1914 publicou-se a Lei n.º 162 que deu existência à Escola de Aeronáutica Militar, mas só um ano depois, em Abril de 1915, se iniciaram os trabalhos da sua instalação na Quinta do Queimado, nas proximidades de Vila Nova da Rainha, perto da linha férrea do Norte e muito próximo do rio Tejo. A 29 de Junho de 1918 foi publicado o Decreto n.º 4529, criando o Serviço de Aviação Militar. No ano anterior, a 28 de Setembro, havia sido publicado o Decreto n.º 3395, que dava existência legal ao Serviço de Aviação da Armada. Em 1937, ocorreu a reforma geral do Exército conduzida por Santos Costa a qual reduziu quadros e efectivos que se arrastavam numerosos desde o final da Grande

⁸ Note-se que já os Chineses, muito antes de na Europa haver claro conhecimento do modo de fazer a guerra, já usavam sistemas de papagaios para elevar do solo um observador com o intuito deste os informar sobre a profundidade e dispositivo orgânico do adversário. O balão cativo foi, antes do avião, um excelente auxiliar do regulamento de fogo da artilharia e posto de transmissão de telegrafia óptica entre os postos de comando e as frentes de batalha.

Guerra. Foi, aproveitando esta oportunidade, que se procedeu à transformação do Serviço de Aviação Militar na Arma de Aeronáutica.

Em abono da verdade, depois de um período de certo fulgor que correspondeu aos anos de 1920 a 1935, durante os quais se fizeram várias viagens aéreas que marcaram nacional e internacionalmente a presença da aviação portuguesa, coincidindo com a existência do Grupo de Esquadrilhas de Aviação «República», com sede na Amadora, a aeronáutica caiu num marasmo só cortado pela escassa rotina da manutenção do treino de voo na Escola Militar de Aeronáutica, funcionando na Granja do Marquês, em Sintra. Efectivamente, entre 1928 e 1934 não se formaram pilotos. Em 1935, quando se retomou a instrução, passaram a obter *brevet* de piloto-aviador, pela primeira vez, praças de pré, algumas das quais acabaram servindo na aviação militar franquista durante a Guerra Civil de Espanha.

No final da década de 20 e começo da seguinte do século passado, a Aviação Naval sofreu um grande incremento no que respeita a aquisição de material, tendo passado de uma escassa dezena de aparelhos para mais de setenta. A esta mudança, provavelmente, não terá sido estranho o facto de Ortins de Bettencourt ser oficial brevetado e protagonista de um dos mais destacados episódios das travessias aéreas do Atlântico, já que fez parte da guarnição da aeronave que, com Gago Coutinho como navegador, demandou, pela primeira vez, o porto do Funchal.

Quando estalou a guerra, em 1939, na Europa, estava previsto que a Aviação Militar tivesse vinte aviões de bombardeamento, quarenta e cinco de caça, nove de reconhecimento e quarenta e cinco de observação, estabelecendo a Lei a existência de noventa e sete oficiais aviadores, trinta e nove sargentos pilotos, trinta e oito cabos pilotos, duzentos e catorze mecânicos, trinta e sete radiotelegrafistas e dez sargentos-ajudantes de qualquer especialidade (Fraga, 2001: 899). Estes números, todavia, não correspondiam às existências e os das aeronaves ficaram mais diminuídos na sequência do ciclone que se abateu sobre o território português, em 1941, destruindo no solo, de uma só vez dez *Breda Ba 65-Bis*, na base de Sintra.

Foi durante a guerra, principalmente a partir de 1943, que as Aviações Militar e Naval obtiveram bastante material, por cedência da Grã-Bretanha: oitenta e quatro caças de vários tipos, nove aeronaves de reconhecimento e dez bombardeiros, devendo acrescentar-se mais vinte e seis caças, cinco bombardeiros pesados e um *Douglas C-47 Dakota*, dos EUA, por terem aterrado em Portugal durante o conflito, ferindo, assim, a condição de neutralidade definida no início da guerra (Fraga, 2001: 906).

O final da 2.^a Guerra Mundial, como é sabido, não trouxe à Europa um clima de tranquilidade, porque o confronto entre o bloco ocidental, liderado pela OTAN, e o bloco de Leste, liderado pelas forças do Pacto de Varsóvia, dando origem ao que se veio a designar por Guerra Fria, gerou um clima de desconfiança mútua centrada à volta da Alemanha. Portugal, Estado fundador da OTAN, teve de articular o emprego das suas forças com a doutrina militar gerada no âmbito daquela Organização. Assim, não se justificava, aos olhos da missão atribuída ao país, a existência de duas aviações militares orgânicas. Fazia mais sentido, até por razões de economia de esforços, fundir a Aviação Militar e a Aeronáutica Naval numa Força Aérea, capaz de desempenhar operações táticas em ambiente marítimo e terrestre e, também, operações de âmbito estratégico⁹. A mudança tinha mais apoiantes na Aviação Militar do que na Aeronáutica Naval que justificava a sua relutância, entre outros motivos, no facto de ser mais fácil a um piloto-aviador naval identificar silhuetas de navios do que a um piloto-aviador do Exército fazê-lo. Vencidas as dificuldades e as resistências, a Lei n.º 2055, de 27 de Maio de 1952, estabeleceu a criação da Força Aérea através da junção de meios materiais e de pessoal que voluntariamente optasse por servir no novo ramo das Forças Armadas.

Da realidade legal ao espírito de missão (1952-1961)

A Força Aérea estabeleceu-se organicamente como uma Subsecretaria de Estado da Aeronáutica, tendo ficado, de 1952 a 1955, dependente do ministro da Defesa, Santos Costa, que tinha como chefe de gabinete o major e, depois, tenente-coronel da arma de engenharia e do corpo do estado-maior Káulza Oliveira de Arriaga (1915-2004). Nesta fase inicial toda a acção organizativa e de comando esteve concentrada nas mãos do Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, que despachava directamente com o ministro. Em 7 de Julho de 1955, este nomeou, com a concordância de Salazar, o seu chefe de gabinete para o cargo de subsecretário de Estado da Aeronáutica. A escolha não podia ter sido mais acertada, do ponto de vista da lógica do Estado Novo e do regime ditatorial por si mantido. Com efeito, Santos Costa repetia com o novo ramo das Forças Armadas aquilo que ele havia praticado no Exército duas dezenas de anos antes: a subordinação de hierarquias superiores à vontade despótica de um mero tenente-coronel. Santos Costa sabia e conhecia

⁹ Para o estudo completo desta questão não se pode desprezar a análise da revista publicada pelo Aeroclub de Portugal, visto que aquela associação funcionou durante muitos anos como órgão de pressão dos oficiais pilotos do Exército com vista à criação da Força Aérea. Aliás, nas suas páginas poderão encontrar-se excelentes trabalhos sobre o emprego dos meios aéreos durante a 2.^a Guerra Mundial e as diferentes tendências — aliadófilas ou germanófilas — dos seus autores.

bem o quilate de Kaúlza de Arriaga. Foi este quem denunciou, em Abril de 1961, a tentativa golpista do ministro da Defesa, general Botelho Moniz, e do Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, general Albuquerque de Freitas, o que lhe terá valido a mudança de estatuto de subsecretário de Estado para secretário de Estado da Aeronáutica, cargo que exerceu até 4 de Dezembro de 1962 (Martins, 1996: 64-65)¹⁰.

A escolha política de Kaúlza de Arriaga, para além consubstanciar a metodologia *subversiva* de Salazar no seio das Forças Armadas, foi mais longe do que anteriormente com Santos Costa e Ortins de Bettencourt, porquanto, no novo ramo imperava — como, aliás, ainda impera — uma forte componente elitista que se traduzia num sentimento de superioridade por parte dos aviadores, em geral, e dos oficiais pilotos, em particular, dadas as características da missão, pois só os tripulantes das aeronaves correm o risco do combate por tomarem parte activa nele. Risco que se torna acrescido por ser corrido num meio físico que oferece pouca condição de segurança e sobrevivência. Aliás, este sentido de elite é alimentado pelo abono vitalício de um suplemento remuneratório com significativo impacto, o qual se mantém para além do tempo em que existe risco pelo exercício da função, reflectindo-se, até, na pensão de reforma¹¹. Entregar a um oficial não piloto-aviador a gestão superior da Força Aérea foi um acto de *domesticação* não só política, mas também sociológica, dada a inexistência de uma idiosincrasia própria; havia que gerar a capacidade possível de vivência, sob uma nova farda e novos símbolos, de militares provenientes de dois ramos tão distintos como o Exército e a Armada. Curiosamente, a Kaúlza de Arriaga sucedeu, na Secretaria de Estado, o general piloto-aviador Francisco António das Chagas (1912-?) que se manteve no cargo desde 4 de Dezembro de 1962 a 3 de Maio de 1967, menos de cinco anos, por conseguinte¹². E a experiência parece não ter resultado, porque, logo de seguida e durante mais de seis anos, se retornou ao modelo antigo, colocando à frente da Secretaria de Estado da Aeronáutica dois engenheiros. Foi já só, em 1973 que voltou a exercer o cargo um general piloto-

¹⁰ Aliás, é conveniente não esquecer que, continuando na senda das posições endurecidas do Estado Novo, nas vésperas do 25 de Abril de 1974, Kaúlza de Arriaga tentou levar a efeito um golpe militar que colocasse no Poder as mais representativas personalidades das posições ultra do decadente salazarismo.

¹¹ Este subsídio tem vindo a crescer nas últimas décadas em consequência da necessidade de fixar os pilotos militares à Força Aérea, pois a tendência que se regista aponta para uma fuga da carreira mal acaba o tempo a que são obrigados por lei. Na nossa opinião, desde há muito que se comete um erro grave na publicidade que busca aliciar para o concurso para a Academia da Força Aérea, pois, ao contrário de se relevar a carreira militar se destaca a importância de voar. Ou seja, aponta-se para um público-alvo que prefere ser piloto de aeronaves a ser oficial da Força Aérea.

¹² Como subchefe do Estado-Maior da Força Aérea foi membro da Câmara Corporativa, facto que lhe dava, de imediato, credibilidade política para assumir o cargo de secretário de Estado.

aviador. Viviam-se os últimos meses de guerra em África e, então, a realidade sociológica Força Aérea havia mudado substancialmente.

Voltando à gestão inicial de Kaúlza de Arriaga e buscando a percepção da escolha deste oficial para subsecretário de Estado teremos de ir mais longe na análise do encaixe orgânico da Força Aérea na estrutura governativa. Com efeito, julgamos, a não criação de um Ministério do Ar, como seria lógico à semelhança da Armada, configura o estabelecimento de uma força militar altamente politizada e fortemente dependente de um Ministério, à época, vazio de conteúdos: o da Defesa Nacional. Colocou-se a Força Aérea como ramo pretoriano do Governo, circunscrevendo-a à área exclusiva do seu emprego e arredando-a de problemáticas que, na altura, eram já de nível estratégico: a aviação comercial e a sua extensão ao ultramar e ao mundo. Quanto a nós, não há contradição entre a subordinação da Força Aérea a um Ministério cuja pasta poderia ser entregue a um civil e a tendência para a tornar num ramo pretoriano do Governo, uma vez que o regime era de natureza ditatorial, não podendo dispensar o apoio militar para manter o *status quo*. Por outro lado, há que reconhecer que este tipo de subordinação — ou *domesticação* como lhe temos vinda a chamar — fazia todo o sentido, tratando-se da arma aérea, pois, sem dúvida, na ordem interna, ela é decisiva em caso de revolta ou golpe militar. E tanto assim foi entendido que Kaúlza de Arriaga, naturalmente com a concordância de Santos Costa e de Salazar, decidiu dotá-la com uma componente aero-terrestre de elite com alto valor tático em tempo de campanha e significativo valor estratégico e dissuasório em termos de ordem pública interna: um batalhão de pára-quedistas.

Os pára-quedistas foram a primeira tropa de elite altamente especializada em Portugal, no século XX. Os seus quadros iniciais receberam instrução em França e em Espanha e trouxeram conhecimentos de combate até então não praticados nas fileiras do nosso Exército. A sua preparação física era profundamente rigorosa e impunha uma disciplina cega que se compaginava com os fins menos confessados da sua criação. Eram a componente *nova* no novo ramo das Forças Armadas, com todas as implicações que política e sociologicamente isso provocava. Poderia ser, e foram, o motor para a gestação de um espírito de corpo de que a Força Aérea carecia nesta fase inicial. O batalhão de pára-quedistas, embora couraçado numa postura altamente profissional, funcionava naquela época, por força da sua formação militar, como uma guarda pretoriana às ordens de Kaúlza de Arriaga¹³. O mesmo subsecretário de Estado que mandou localizar a messe da Força

¹³ Não será despiendo referir que os pára-quedistas só se desligaram da Força Aérea em 1994,

Aérea — um pequeno edifício luxuoso, com pouquíssima capacidade de instalação para pessoal — no topo da serra de Monsanto, para poder servir de bastião de resguardo dos membros do Governo, em caso de instabilidade da ordem pública. Pela sua situação, a messe oferecia condições de defesa e subsistência mais eficazes do que qualquer outra instalação militar na cidade de Lisboa. Acresce que, junto a ela, funcionava um centro de comunicações da Força Aérea — Grupo de Detecção Aérea e Controlo da Intercepção (GDACI) capaz de accionar os meios aéreos necessários à dissuasão de qualquer desordem interna¹⁴.

Até aqui temos tentado perceber o que o Governo do Estado Novo procurava que fosse a Força Aérea sem cuidarmos de compreender o que realmente ela era. Passemos a essa fase. Tal como já dissemos, o novo ramo das Forças Armadas resultou da fusão dos efectivos da Aviação Naval e da Aviação Militar que acederam ao convite de mudança de situação. Do ponto de vista sociológico o que traziam eles para a novel Força Aérea? Idiosincrasias próprias dos dois ramos: Armada e Exército. E, note-se, não são despiciendas as diferenças! Realmente, o modo de viver a vida militar apresenta bastantes aspectos que são quase opostos nos pormenores ínfimos.

De facto, o marinheiro aprende, desde o início da sua carreira, a viver em espaços exíguos, acomodando toda a palamenta de forma lógica e prática de modo a ter ainda capacidade de movimentação e isto resulta do meio que utiliza para sobreviver no mar: a embarcação¹⁵. O marinheiro é, quase por definição, um *descobridor de culturas*, pois nas viagens que faz contacta, aos mais diferentes níveis sociais, com as mais *estranhas* formas de viver; a sua maneira de olhar a vida é *aberta*, porque a novidade faz parte do seu quotidiano quando chega a um novo porto. Há, no marinheiro, uma predisposição para o cosmopolitismo que

passando à dependência do Exército. Se é certo que lhes foram atribuídas funções específicas logo após o golpe militar de 25 de Abril de 1974 — ocupação das instalações da prisão de Caxias e escolta dos membros do Governo que foram exilados no Funchal — também é verdade que sobre eles foi exercida uma forte pressão política durante o PREC que levou à necessidade de utilizar no 25 de Novembro, como reforço da componente aérea da Força Aérea, os militares acabados de chegar de Angola e outros que foram expressamente convocados e mobilizados para o efeito. A instrumentalização das tropas pára-quadistas foi tentada por todos os lados em confronto, durante o período instável que se seguiu a Abril de 1974, o que comprova bem a sua tendência pretoriana, despolitizada e disponível para qualquer aventura.

¹⁴ A noção de que não podia contar com a lealdade das Forças Armadas, levou Marcelo Caetano a procurar refúgio nas instalações do quartel do Carmo, da Guarda Nacional Republicana, e não em Monsanto como até poderia parecer lógico noutros tempos e noutras circunstâncias.

¹⁵ Parece que o aviador também tem de utilizar espaços muito reduzidos para viver, contudo, há uma diferença abismal entre o marinheiro e o aviador: este não faz da aeronave, como aquele faz do navio, uma *habitação* permanente. O aviador *habita* a aeronave algumas horas; o marinheiro *habita* o navio vários dias, semanas e, até, meses. Esta temporalidade de *habitação* faz toda a diferença comportamental.

está nos antípodas da do soldado agarrado ao solo que lhe serve de suporte vivencial. Sem supedâneo científico, mas reconhecido empiricamente, as Armadas (sejam elas quais forem) têm como característica possuírem instalações sempre mais bem cuidadas, decoradas, confortáveis, quase poderíamos dizer, requintadas do que as do Exército ainda que os recursos sejam semelhantes. Vá-se lá explicar este porquê?! Em Portugal, as duas bases aero-navais existentes na época da junção — Montijo e Aveiro — tinham marcas físicas que as diferenciavam das suas congéneres da Aviação Militar e isso verificava-se facilmente logo desde a zona de entrada até ao tipo de camas dos quartos dos oficiais. Até o modo de se dirigir a um superior hierárquico é diferente; enquanto no Exército se cultivava a tradição francesa de anteceder o posto como o pronome possessivo¹⁶ *meu*, na Armada o tratamento é o mais vulgar e, em certa medida, anglo-saxónico *senhor*.

A junção de idiosincrasias distintas não deu, nem podia dar, logo e por determinação legislativa, lugar a uma nova e diferente (Fraga, 1991: 5). Houve que condescender com tradições, com *culturas*, evitando o choque.

Recordamos que, depois da criação do novo ramo, a base aérea do Montijo foi comandada, durante alguns anos, por um oficial de Marinha, piloto-aviador, que não abdicava de fazer a travessia do rio Tejo, nas lanchas pertencentes à Força Aérea, mas tripuladas por marinheiros, instalado na camarinha, à boa maneira da tradição naval. E seguia-se, também, a tradição de embarque e desembarque em uso na Armada.

A Força Aérea foi absorvendo algumas das tradições navais, fazendo-as conviver com as que vinham do Exército, mas essa associação não definiu, por si só, uma forma sociológica nova e característica do ramo. Faltava o *motor* capaz de definir a *personalidade* da Força Aérea. Pode dizer-se que a falta dele, foi superada pelo único elemento verdadeiramente comum: o entusiasmo pelo voo aeronáutico.

Efectivamente, o factor de união entre pilotos oriundos da Armada e os provenientes do Exército só foi consubstanciado no prazer de voar. Era o único elo que os sustentava no novo ramo das Forças Armadas; era o único diálogo possível. E terá sido esse um dos

¹⁶ Admite-se que a forma tradicional francesa de tratar por *mon* resulte da corrupção de *monsieur* e não do pronome possessivo, já que, no caso dos oficiais de Administração (Comissariado), ao posto corresponde sempre o tratamento por *monsieur le commissaire*. Em todos os casos, no Exército francês, nas diferentes armas, para as mulheres, a designação *mon* desaparece e o tratamento resume-se exclusivamente ao do posto. Seja como for, a fórmula *meu*, no Exército português, tanto quanto deduzimos, deve ter-se iniciado aquando das Invasões Francesas, por influência gaulesa, já que o mesmo se passa no Exército espanhol. A título de curiosidade e em reforço da nossa dedução, verifique-se que no Brasil não se antecede o posto com nenhuma fórmula de dignificação social ou militar; se fosse tradicional antes das Invasões certamente teria passado, por *contágio*, para aquela antiga colónia o tratamento por *meu*.

elementos que mais sustentou a separação entre os aviadores e todo o pessoal logístico que está por trás das aeronaves para dar sustentação às bases aéreas e à própria Força Aérea¹⁷.

Depois de se ter feito a junção do pessoal da Armada com o do Exército para criar a Força Aérea, entre 1952 e 1961, toda a formação dos oficiais pilotos aviadores, engenheiros e administradores aeronáuticos — os únicos, para além dos médicos, que tinham possibilidades de ascender a oficial-general — continuou a ser feita na Academia Militar ou, na sua antecessora, Escola do Exército. Ou seja, continuaram a alimentar-se os quadros superiores da Força Aérea com pessoal cuja idiossincrasia inicial tinha conotação com o Exército (e esta situação prolongou-se tanto no tempo que ainda agora o actual Chefe do Estado-Maior da Força Aérea — ano de 2011 — é antigo aluno da Academia Militar!). Assim, no plano sociológico, a Força Aérea foi sendo um *desvio* do Exército ou, se se preferir, uma força militar à procura da sua verdadeira identidade social.

Esta situação de *hibridismo* fez-se sentir até muitíssimo tarde e de maneiras práticas muito evidentes, tais como, por exemplo, a aplicação na vida interna da Força Aérea do *Regulamento Geral do Serviço do Exército* que só foi abandonado já na vigência da chefia do Estado-Maior do general Lemos Ferreira, isto é, na segunda metade dos anos 70 do século passado. Mas o *hibridismo* foi mais longe, porque a formação dos técnicos — praças e sargentos — se passou a fazer no âmbito da Força Aérea — tanto na Base Aérea n.º 2, na Ota, como na Base Aérea n.º 3, em Tancos — por oficiais que, sendo oriundos de sargentos, frequentavam o curso de promoção na Escola Central de Sargentos, em Águeda, sob a tutela do Exército ou, sendo milicianos, faziam a sua formação na Ota e em Tancos. A par desta disparidade formativa passou a verificar-se que os oficiais milicianos, destinados a pilotos, eram instruídos no âmbito da Força Aérea, tanto na base de Sintra, como na Ota, Tancos ou Aveiro. Enfim, a juntar ao *hibridismo* inicial, associou-se-lhe a disparidade de origens formativas do pessoal mais responsável, já que, só em Novembro de 1966 se criou a Escola de Estudos Superiores da Força Aérea, onde se passaram a fazer os cursos de promoção a oficial superior, mantendo-se, contudo, até Abril de 1974 a formação dos oficiais-generais no Instituto de Altos Estudos Militares, em Pedrouços¹⁸. A *bitola* do

¹⁷ Ainda há bem poucos anos, na Força Aérea, era comum os oficiais pilotos e os tripulantes de aeronaves referirem-se ao restante pessoal militar com a designação depreciativa de *besuntas*. Está a ser tentada uma reformulação desta postura elitista, mas, julgamos, ela tenderá sempre a subsistir como consequência de um falso sentido de superioridade que vem da manobra das aeronaves. Curioso será destacar que, mesmo entre pilotos, há *gradações* de importância, pois um piloto de caça assume-se como *nata* da Força Aérea enquanto manifesta relativo desdém por um piloto de transporte ou de helicóptero.

¹⁸ A frequência do curso de promoção a oficial-general feito em Pedrouços levou a que um número significativo de oficiais quer pilotos quer engenheiros ou administradores desistisse de levar por diante a

carril por onde *circulava* a Força Aérea era fundamentalmente a do Exército com os laivos ou *tiques* que lhe haviam ficado da integração de pessoal da Armada. De cinco secretários de Estado da Aeronáutica que existiram entre 1952 e 1974, três eram engenheiros com formação no Exército e dois eram pilotos, igualmente com formação no Exército, sendo que um, Kaúlza de Arriaga, não passou à Força Aérea e manteve-se em exercício até 1961. Do que fica dito, e em consequência da rápida ascensão na hierarquia na Força Aérea, pode afirmar-se que, na generalidade, o pessoal militar deste ramo das Forças Armadas estava agradecido a Salazar e, sobretudo, a Kaúlza de Arriaga, pois, não tendo História, desde os pára-quedistas até aos sargentos técnicos, passando pelos pilotos, engenheiros e administradores, conseguiram uma progressão de carreira, atropelando os mais elementares princípios de organização e, até de disciplina. Efectivamente, houve sargentos técnicos que, para poderem ser oficiais, passaram à especialidade de Serviço Geral sem nunca terem antes visto um arquivo documental ou rascunhado ofícios e informações, tal como aconteceu que, sem curso superior de qualquer espécie, houve oficiais milicianos de Administração Aeronáutica, passados ao quadro permanente, que atingiram o generalato¹⁹, bem como técnicos de outras várias especialidades que chegaram a ser oficiais superiores. O agradecimento a Kaúlza de Arriaga — e, como se percebe, por arrastamento, a Salazar — é de tal ordem que no livro publicado em 2002, aquando do cinquentenário da Força Aérea, lhe foram dedicadas duas páginas de texto laudatório, dizendo-se a dado passo: «A nomeação pelo Ministro [Santos Costa] do seu Chefe de Gabinete para SEA [subsecretário de Estado da Aeronáutica], *que bem conheceria* [sublinhado da nossa autoria] é indício de que o MDN [ministro da Defesa Nacional] achava que a FA [Força Aérea] *ficaria “bem entregue”* [sublinhado da nossa autoria]. Se assim foi, não se enganou» (Ferreira, 2002: 28). Será necessário mais, para demonstrar a *gratidão* da Força Aérea a Kaúlza de Arriaga? Para provar que cinquenta anos depois, a Força Aérea se revê na figura de um *ultra* do Estado Novo? Que a Força Aérea sofre, clara e marcadamente, de um *complexo de paternidade*? Que se pratica na Força Aérea, ainda, o *culto da personalidade*?

respectiva formação tal o tipo de exigência e desfasamento de preparação existente. As desistências caíram quase para a nulidade quando o mesmo curso passou a ser ministrado no Instituto de Altos Estudos da Força Aérea (IAEFA).

¹⁹ Neste caso particular, que conhecemos em pormenor, houve casos de oficiais que, de base, só tinham a formação de oficiais milicianos de infantaria com a frequência do curso, quando muito jovens, no Instituto dos Pupilos do Exército, sem outra formação técnica que a do curso de contabilistas. Outros houve cuja formação elementar era a do curso de oficiais milicianos de Administração Militar, com frequência de um ou dois anos do dos cursos ministrado no antigo Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras. Contudo, foram numerosos os que chegaram ao posto de major-general em claro detrimento daqueles que, oriundos da Escola do Exército ou da Academia Militar, fizeram toda a formação que por lei lhes competia para atingirem os mais altos postos, quedando-se por coronéis ou mesmo por tenentes-coronéis.

Julgamos que é tempo de tentar reflectir, num plano histórico e sociológico, o que representou a guerra em África, de 1961 a 1974, para a Força Aérea e para as mudanças idiossincráticas da mesma nesse período.

O espírito de missão como elemento agregador

Gostar de aviões, de voar, de pilotar uma aeronave não é suficiente para fazer um piloto-aviador militar, do mesmo modo que velejar não faz um oficial da Armada, ou caçar e manipular armas de fogo não é suficiente para transformar um civil num militar do Exército. Há um elemento que dá as características fundamentais a um oficial militar: o gosto e o desejo do cumprimento da missão castrense. Sem isso pode haver homens e mulheres fardados, mas não há soldados.

Verdadeiramente, a missão das Forças Armadas portuguesas emergiu da letargia em que viveu desde 1945, em Março de 1961, quando as acções de guerra estalaram no norte de Angola.

A barbaridade da actuação do movimento libertador designado por União dos Povos de Angola (UPA) não foi escondida pelo Governo do Estado Novo²⁰, antes pelo contrário, fez-se questão de expor na Sociedade de Geografia de Lisboa as fotografias horripilantes do massacre que as populações brancas e negras sofreram. A propaganda desencadeou a esperada reacção junto dos Portugueses: exaltou-se a necessidade de acorrer a Angola «depressa e em força» para garantir a presença nacional naquelas paragens que, de há uma dezena e meia de anos, se vinham proclamando como províncias ultramarinas em vez da ultrapassada designação de colónias do Império português.

Pressentindo a ameaça que se esboçava no horizonte africano, a Força Aérea, com a antecedência de cerca de um ano sobre o massacre de Março de 1961, havia instalado algumas aeronaves na recentemente construída base de Luanda e na ainda inacabada base do Negage. Mas eram muito poucos os efectivos. Quando foi necessário dar cobertura de fogo aéreo às tropas e às populações cercadas o esforço foi sobre-humano e continuou durante os dois primeiros ou três anos de guerra. Não tinha sido ainda definida uma

²⁰ O que deveria constituir a regra, pois as ordens que a censura tinha era a de retirar dos jornais e dos meios de comunicação social toda e qualquer referência a actos de violência, de modo a deixar transparecer a existência, em Portugal, de uma sociedade pacífica e de *brandos costumes*. A notícia do crime violento era tão grave para o censor como a reprovação de qualquer acto governativo (Carvalho, 1973: 78-83).

doutrina de emprego de meios aéreos na guerra subversiva (Fraga, 2004: 43-45), mas existia a experiência francesa na Argélia que, felizmente, havia sido apreendida.

O apoio de fogo às unidades do Exército empenhadas em combate, quase sempre não programado, dava um cunho de urgência à missão, o mesmo acontecendo com as evacuações e, às vezes, até, com as operações logísticas junto das unidades terrestres isoladas e sem grandes capacidades de manutenção alimentar. Esta urgência, este imediatismo, associado à escassez de meios aéreos, desenvolveu, primeiro em Angola e, depois, em 1963, na Guiné, e um ano mais tarde, em Moçambique, um elevado espírito de missão que ultrapassou a chamada “linha da frente” (onde se aprontam as aeronaves para as operações) estendendo-se aos abastecimentos e a todas as tarefas logísticas, directa ou indirectamente, ligadas às missões aéreas. Trabalhava-se em todos os serviços muito para além do horário normal para cumprir as exigências que a situação impunha. Sentia-se orgulho de cada vez que chegava uma notícia animadora às bases. Muito depois da rotina instalada e já afastado o perigo dos primeiros meses após o início das operações continuava a sentir-se a necessidade de não deixar cair os braços. O cumprimento da missão estava em primeiro lugar. Os aviões tinham de ir para o ar. Percebia-se que tudo dependia da capacidade de a Força Aérea estar presente quando era necessária. Um facto contribuía fortemente para este estado de espírito: a existência de supremacia aérea em quase todos os territórios. Ou seja, haver liberdade total para as aeronaves se deslocarem no espaço aéreo sem correrem perigos directamente ligados com a acção do inimigo no solo. Talvez, a Guiné fosse, logo desde a primeira hora, aquele teatro de operações onde, em certas zonas, se fez sentir de imediato resistência antiaérea devido à instalação de metralhadoras e de peças antiaéreas no sul do território. Contudo, excluindo essas áreas bem delimitadas e conhecidas, a liberdade de voo era total. Naturalmente, a aproximação ao solo das aeronaves permitia a possibilidade de estas serem atingidas por fogo das armas ligeiras — e muitas vezes foram — mas esse era um risco menor comparado com a enorme vantagem de circular com segurança a maior parte do tempo.

As operações terrestres conduzidas pelo Exército, Armada e pára-quedistas tiveram, nos três teatros de operações, durante muito tempo, nos treze anos de duração da situação de guerra, um excelente *chapéu-de-chuva* na Força Aérea. Tal facto possibilitou que em Angola, como resultado da luta que opunha os três movimentos independentistas — FNLA, MPLA e UNITA — se criasse a ilusão de que a guerra estava praticamente ganha, por se confinar às zonas fronteiriças do Norte e do Leste, já o mesmo não se passando em Moçambique, onde a guerrilha se estendeu do Norte para Tete e se deslocou para a região

da Gonrongosa²¹, onde actuava com certa liberdade no final do ano de 1973, nem na Guiné, onde tinha controlo quase absoluto sobre o território, impedindo deslocações terrestres e fluviais em plena segurança. É, quanto a nós, um erro, do ponto de vista militar global, dizer-se que, antes de 1974, a guerra estava ganha. Porque os diferentes movimentos de libertação nunca optaram por fazer terrorismo urbano, mantendo-se fiéis à guerrilha, no mato, as perspectivas que se colhiam da situação militar variavam consoante a zona de observação, dentro do mesmo teatro de operações. Em Lourenço Marques (actual Maputo), a guerra era lá longe e pouco ou nada se sabia dela, mas, na Beira, pressentiam-se-lhe os rumores, por força da presença do Batalhão de Pára-quedistas n.º 31 (BCP-31), da Base Aérea n.º 10, de diversas unidades do Exército, dos Grupos Especiais (GE) e dos Grupos Especiais Pára-quedistas (GEP) e, até, da estranha personagem que foi o engenheiro Jorge Jardim (Jardim, 1976). Mas, em Nampula, Porto Amélia, Nacala ou, mais no interior, Tete, Nova Freixo ou Vila Cabral, a guerra era uma realidade sentida no quotidiano e ninguém poderia dizer estar longe, pois ali se concentravam os esforços de combate para intervir mais a Norte, no planalto dos Macondes ou junto ao lago Niassa ou na área da Cabora Bassa. Em Moçambique a guerra não estava ganha e, pelo contrário, tendia a estender-se para o centro do território a partir de Tete, subvertendo o pacífico e produtivo distrito da Zambézia. Na Guiné, em 1973, a guerra era directamente sentida em Bissau; a vitória militar do PAIGC era uma questão de tempo e, naturalmente, muito pouco.

A situação modificou-se na viragem do ano de 1972 para 1973 quando os serviços de informação começaram a reportar a existência de uma nova arma antiaéreas na Guiné, primeiro e, depois, em Moçambique, havendo notícia de que poderia vir a ser introduzida, também, em Angola. Tratava-se do míssil terra-ar *Strella* também conhecido por *SAM-7*.

As primeiras acções ofensivas levadas a cabo com utilização do *Strella* tiveram lugar na Guiné, em Março de 1973 e desenvolveram-se até Janeiro de 1974, podendo contar-se seis aeronaves abatidas e quatro pilotos mortos. Pela primeira vez, fora de zonas perfeitamente bem definidas, verificava-se a alteração de operação da Força Aérea na guerra colonial, pois de supremacia aérea passava a ter simplesmente superioridade aérea, facto que obrigava a cautelas redobradas. A situação tornou-se grave na Guiné e ameaçou tornar-se igualmente má em Moçambique onde chegou a ser abatido um avião de transporte. A guerra estava numa fase de viragem.

²¹ Está a falar-se de cerca de cem quilómetros da cidade da Beira.

Decorridos mais de trinta e cinco anos sobre o fim da guerra ainda não existem — e provavelmente nunca existirão — consensos sobre o facto de o conflito estar ou não perdido. Julgamos que, na busca de uma situação de equilíbrio, do ponto de vista militar, a guerra colonial estava meio perdida e meio ganha. Ou seja, na Guiné a resistência não poderia ir muito mais além do que aquilo que foi; em Moçambique aproximava-se um tempo de grandes rupturas, dada a abertura de várias frentes de combate em simultâneo, facto que apontaria para uma derrota militar ao cabo de mais três ou quatro anos de combate; em Angola, provavelmente o fim seria muito mais distante. Claro que estes pressupostos só seriam efectivamente viáveis se a derrota militar na Guiné não tivesse imediatas consequências políticas na situação geral da política interna e externa de Portugal. Não foi necessário haver derrota militar, porque ocorreu a mudança política interna que levou ao desaparecimento do Estado Novo e da ditadura que o suportava e lhe dava corpo. Também sobre essa mudança, julgamos, será conveniente atentar no papel que a Força Aérea teve, enquanto ramo das Forças Armadas portuguesas. Isso ajudar-nos-á a compreendê-la como realidade sociológica numa fase em que, parecia, ela já tinha *encontrado* uma certa identidade distintiva do Exército e da Armada.

A Força Aérea e o Movimento dos Capitães

É sabido que o chamado Movimento dos Capitães teve início nos últimos meses de 1973 em consequência de legislação saída que permitia a possibilidade de os capitães milicianos, então em serviço no Exército, frequentarem um curso acelerado na Academia Militar, serem integrados nos respectivos quadros permanentes e adquirem a antiguidade da data do seu ingresso nas fileiras (Afonso, 2009: 20). Tal medida prejudicava altamente todos os oficiais que, tendo frequentado os cursos normais da Academia Militar no tempo certo, iriam ser ultrapassados pelos camaradas milicianos. Tratava-se de uma questão de justiça e de tradição, pois, os capitães milicianos, pelo facto de terem permanecido no Exército e terem feito várias comissões de serviço em África, não podiam e não deviam ir buscar vantagens sobre um oficial do quadro permanente que, se tivesse tido capacidades de adivinhação, em 1959, 1960 ou 1961 certamente teria optado por marchar para África, em vez de se sujeitar a um curso longo e trabalhoso, vendo, mais tarde, refeita uma carreira em igualdade de circunstâncias com outros que haviam escolhido a via clássica. O Governo ao fazer publicar tal legislação queria compensar os capitães milicianos, mas não o podia fazer à custa de todos aqueles que, já se tendo sacrificado com uma ou duas comissões em África, haviam seguido uma via correcta de carreira. O Governo estava a abrir a porta ao

oportunismo, compensando-o largamente. Isso ia ao arrepio das tradições do Exército e dos conceitos de justiça estabelecidos segundo um critério há muito em vigor.

Curiosamente, e para que fique claro, o *oportunismo*, quase desde 1952, existia e estava enraizado na Força Aérea, como atrás deixámos referenciado, pois os quadros que deveriam ser preenchidos por oficiais técnicos oriundos de sargentos foram sendo cheios por oficiais milicianos que se sujeitavam a fazer cursos com sargentos. Era frequente a mudança de especialidade só para conseguir ascender ao oficialato e, mais grave ainda, no quadro de Administração Aeronáutica foram admitidos oficiais milicianos que nunca frequentaram curso algum na Academia Militar²². A *verticalidade* só funcionou, durante muitos anos, no quadro de piloto-aviador, pois, até 1975, nunca ascendeu ao generalato nenhum oficial oriundo de sargento com frequência e aprovação do curso da Escola do Exército ou da Academia Militar. Quedaram-se sempre por coronel!

Sendo a questão motivadora do Movimento dos Capitães um assunto essencialmente do Exército, é certo que se foi, em face dos recuos do Governo, transformando numa acção política e militar a qual progressivamente se estendeu aos contactos com os outros dois ramos das Forças Armadas (Afonso, 2009: 51-52). Tratava-se já de uma conspiração que visava o derrube do Estado Novo e a busca de uma solução para a guerra que alastrava em Moçambique e se aproximava de uma derrota das forças portuguesas na Guiné.

Em Lisboa, faziam-se contactos com a Armada e com a Força Aérea. Se naquela houve significativas adesões para a acção, envolvendo, especialmente oficiais fuzileiros, nesta os compromettimentos conduziram a uma neutralidade institucional que se comprometia a deixar no solo as aeronaves que poderiam decidir, num ou noutro sentido, a acção do Exército.

Pode-se tentar perceber o que impediu os oficiais da Força Aérea, nomeadamente os pilotos, de darem a sua participação activa à conspiração e acção revoltosa. Julgamos, segundo a nossa própria interpretação, que pesou em muito o *complexo de paternidade* ou, se se quiser, o *kaulzianismo* residual que ainda permanecia vivo e actuante na Força Aérea. Não se tinha perdido o sentido pretoriano que presidira à criação do novo ramo das Forças Armadas²³. Ao mesmo tempo, havia uma claríssima diferença no modo de sentir a guerra

²² Chegou-se, também, na segunda metade da década de 60 do século passado, a recrutar estudantes de medicina e de engenharia, graduando-os em aspirantes-a-oficial para que ganhassem um soldo, prosseguissem os seus estudos e ingressassem sem qualquer formação militar específica na carreira militar aeronáutica, ficando habilitados a conseguir atingir os mais altos postos da hierarquia.

²³ Foi esse sentido pretoriano que tolheu o passo dos oficiais pilotos de colocarem no ar, na madrugada de 25 de Abril, algumas aeronaves para dissuadirem qualquer intenção retaliatória das forças fiéis

por parte dos capitães do Exército e dos da Força Aérea, dado o meio físico em que cada um combatia. A guerra, na grande esmagadora maioria dos casos, na Força Aérea, era um *jogo de toca e foge* — teremos de, em abono da verdade, ressaltar missões temporalmente mais demoradas que envolviam, em especial, tripulações de helicópteros e, também, a agudíssima vivência no aeródromo de Mueda, no planalto dos Macondes, em Moçambique — que permitia, ao fim do dia, o regresso às bases e ao conforto das messes ou do ambiente familiar. Esta realidade não diminui em nada o esforço de todos os que arriscaram a vida no cumprimento da missão, mas é incomparavelmente diferente daquela que o Exército vivia nos aquartelamentos no mato. Sociologicamente, o envolvimento da Força Aérea no golpe militar levado a cabo no dia 25 de Abril de 1974 mergulha as suas raízes, estamos convictos, nesta diferente forma de ter vivido a guerra durante os treze anos que ela durou.

Mas, também de modo singular, haverá que ressaltar e ressaltar o envolvimento na acção militar da madrugada de 25 de Abril de alguns oficiais da Força Aérea, nomeadamente a ocupação das instalações do Rádio Clube Português, na zona do Parque Eduardo VII, que coube ser levada a efeito por oficiais engenheiros e de Administração Aeronáutica, não chegando, contudo, a uma dúzia. Houve o caso isolado de um piloto-aviador — o capitão Costa Martins, por sinal, antigo sargento piloto que concorreu à Academia Militar em 1961 — que, sozinho, tomou conta da torre de controlo do aeroporto da Portela de Sacavém e interditou o espaço aéreo da capital.

A Força Aérea e, particularmente, os oficiais pilotos não tinham, em geral, qualquer tipo de formação política nem contacto com quem a tivesse, nem condições para a adquirir, pois estavam *fechados* no âmbito da sua missão e nos condicionamentos da mesma. Mais facilmente as especialidades técnicas e a oficialidade de Administração, como resultado da convivência com oficiais milicianos provenientes das universidades, se constituíam em elementos politizáveis. E foi isso que aconteceu.

A Força Aérea e o PREC

Não vamos fazer um relato do que foi o PREC, por o acharmos desnecessário, todavia, julgamos, a nossa reflexão sobre a História da Força Aérea e o respectivo processo de evolução sociológica com vista à definição da idiossincrasia que lhe é inerente ficaria incompleto se não dedicássemos a este período alguns parágrafos sintéticos.

ao Governo. E isso não teria sido difícil se para tanto tivesse havido vontade e sentido organizativo.

Quando nos permitimos consultar jornais ou obras de síntese sobre a vivência do PREC (Reis, 1994: 19-39), (Gomes; Castanheira, 2006), percebemos, de imediato, que a disputa partidária se desenrolou tendo sempre como pano de fundo os militares do Movimento das Forças Armadas (MFA) e as diferentes capacidades de movimentação de tropas que podiam conseguir. A Força Aérea só toma papel significativamente activo, enquanto detentora de poder aéreo militar, em dois momentos que demonstram a sua tendência política: no 11 de Março, ao lado do general Spínola, e no 25 de Novembro, ao lado do chamado Grupo dos Nove²⁴. Ou seja, balança-se entre uma posição de direita e uma posição de esquerda ultra moderada, contendo no seu seio elementos marcadamente de direita.

Mas, olhando para o desenrolar do PREC, verificamos que, a nível individual, há muitos oficiais que se destacam pelas suas afirmações públicas de esquerda revolucionária, envolvendo, contudo, poucos pilotos aviadores e muitos oficiais engenheiros e administradores, já que dos técnicos quase não há notícia. Depois do chamado *Verão quente* de 1975, e do anúncio público da proclamação do Grupo dos Nove, há uma clara retracção, para a direita, dos poucos pilotos aviadores conotados com a esquerda revolucionária, ficando no terreno da esquerda revolucionária uma parte dos oficiais administradores, engenheiros e, até, um ou outro médico.

A consolidação da democracia parlamentar, conseguida no decurso do golpe de 25 de Novembro de 1975, teve repercussões imediatas no âmbito da Força Aérea, na medida em que a chefia do Estado-Maior foi entregue a um oficial-general não graduado, repondo-se a hierarquia normal dentro do ramo. Nos anos subsequentes, até 1980, foi-se assistindo a uma *pacificação* das fileiras na Força Aérea através da acção punitiva do Conselho de Disciplina que levou á passagem compulsiva à situação de reserva e de reforma muitos dos militares que haviam alinhado com a esquerda revolucionária ou, simplesmente, se tinham publicamente mostrado simpatizantes de uma esquerda mais radical. Quando não houve lugar a sanções disciplinares verificaram-se colocações em unidades diferentes daquelas que eram as preferidas dos militares visados... Funcionou como uma espécie de aviso. Entre os oficiais-generais e oficiais pilotos de então havia uma clara e marcada repulsa por qualquer tendência comunista ou filo-comunista.

²⁴ No fundo, nestas duas datas, fez aquilo que poderia ter feito, em maior ou menor escala na madrugada e manhã de 25 de Abril de 1974. Interpretando não o ter feito nesta última data e tê-lo feito nas datas acima indicadas conclui-se, realmente, a verdadeira tendência política da Força aérea naquela época que, em nosso entender, por tomadas de posição posteriores, na actualidade não está longe da de então.

Em suma, a Força Aérea, tanto antes de 25 de Abril de 1974 como depois, marcou uma posição que não deixou dúvidas relativamente à sua postura política institucional: era um ramo conservador, tendencialmente próximo das posições que, por convenção, se designam de direita.

A Força Aérea ganha personalidade e independência

O *nascimento* sociológico da Força Aérea enquanto ramo independente das Forças Armadas foi lento e, como já vimos, começou pelo aparecimento do *espírito de corpo* através do cumprimento da missão de guerra nos anos do conflito colonial. O golpe militar de 25 de Abril de 1974 e o subsequente PREC obriga-a a uma definição de parâmetros políticos que lhe vão dar um cunho distintivo do Exército e da Armada donde foi proveniente. Mas a verdadeira autonomia só surge no final dos anos 70 do século passado com uma sucessão de medidas adoptadas devido ao golpe de vista e sentido da missão do general CEMFA (chefe do Estado-Maior da Força Aérea) José Lemos Ferreira.

Efectivamente é a este oficial-general que se fica a dever o fim da Escola de Estudos Superiores da Força Aérea para dar lugar ao Instituto de Altos Estudos da Força Aérea (IAEFA) onde se passam a formar, também, os oficiais-generais do ramo. Foi um dos cortes mais importantes para definir uma independência absoluta do Exército. O cordão umbilical estava em franco rompimento. Mas outro houve que foi definitivo: a criação da Academia da Força Aérea.

Foi no ano de 1977 que, em terreno contíguo à Base Aérea n.º 1, no edifício que se destinava a alojamento e messe de sargentos, se instalaram os primeiros cadetes vindos da Academia Militar ainda com os cursos por acabar. No Brasil, a Academia da Força Aérea (AFA) é designada, de uma forma assaz curiosa, mas sociologicamente muito correcta, por “Ninho da Águia”. Em Portugal demorou-se a fazer o “ninho” onde se colocariam e “chocariam” os “ovos” da Força Aérea independente e autónoma. Tão rápido quanto as circunstâncias impunham foram construídos de raiz novos edifícios para instalar os cadetes que se iriam começar a recrutar para os quadros permanentes de pilotagem, de engenharia e de administração. Mas muito cedo, também, se percebeu o quanto seria dispendiosa a formação de poucos cadetes para as diferentes especialidades de engenharia e, por arrastamento, de administração. A novel Academia passou a funcionar somente para a formação de raiz dos futuros oficiais pilotos; os restantes entrariam nas fileiras da Força Aérea de uma forma *enviesada*: para os licenciados pelas universidades civis, abrir-se-ia concurso para ingresso nos quadros permanentes de médicos, engenheiros e

administradores, ficando sujeitos à frequência de um ano lectivo na Academia da Força Aérea onde lhes seria ministrado um Estágio Técnico-Militar (ETM). Mais uma vez a Força Aérea abdicava de uma formação integral, admitindo que uma *recruta* de um ano seria suficiente para a formação de quadros militares capazes de progredirem escorреitamente ao longo da carreira até atingirem os mais altos postos da hierarquia, podendo chegar a major-general. Foi um erro que demorou alguns anos a corrigir, pois só no início da década de 90 do século passado se criaram as condições mínimas para se recrutarem alunos para os chamados cursos *ab initio*. Estes têm de frequentar estabelecimentos universitários civis, mas só o fazem, na condição de cadetes, depois de terem obtido aprovação nos anos preparatórios na Academia da Força Aérea e estando sujeitos ao regime de internato.

Faltava um só passo para que a Academia da Força Aérea fosse o verdadeiro “ninho da águia”. Nesse tomámos parte activa e organizámo-lo: acabar com os cursos de formação dos oficiais técnicos do quadro permanente na base da Ota e implantá-los, como curso politécnico, na Academia²⁵. Depois de termos presidido a uma comissão instaladora durante um ano, em 1991/92 arrancou o primeiro curso politécnico para todas as especialidades técnicas da Força Aérea, em regime de internato. Não foi tarefa fácil. O conservadorismo prevaleceu sobre o sentido de inovação, pois que impôs a criação, somente no papel, de um estabelecimento específico para ministrar o ensino a sargentos e oficiais que passavam a ser, de imediato alunos da Academia da Força Aérea. Assim nasceu, sem distinção aparente da Academia, a Escola Superior de Tecnologias Militares Aeronáuticas (ESTMA). O mais difícil estava feito. Fomos o primeiro director de ensino da ESTMA para, depois de um breve intervalo, assumirmos as funções de director de ensino universitário da Academia da Força Aérea.

No ano de 2008, finalmente, e como era lógico logo de início, foi extinta a ESTMA, sendo integrados na Academia da Força Aérea os respectivos cursos politécnicos. Existem hoje, tal como existiram desde a criação da ESTMA, duas direcções de ensino: a do politécnico e a do universitário.

Foram necessários trinta e nove anos para a Força Aérea romper com todas as cadeias que a ligavam ao Exército e ganhar condições para manifestar e manter total autonomia e

²⁵ É necessário referir que, ao contrário do que acontece nos outros dois ramos das Forças Armadas, os oficiais técnicos, na Força Aérea, representam cerca de 75% da totalidade (a situação inverte-se na Armada e no Exército, onde cerca de 25% da oficialidade é oriunda da classe de sargentos). Assim, faria todo o sentido que estes oficiais, oriundos ou não de sargentos, obtivessem a sua formação académica, de nível politécnico, na Academia da Força Aérea.

capacidade para gerar uma idiosincrasia que a marcasse como verdadeiro ramo independente das Forças Armadas.

Conclusão

Depois de termos passado em revista breve o processo de saneamento das Forças Armadas aquando da institucionalização do Estado Novo, para assim podermos compreender o mecanismo de formação da Força Aérea, dedicámos um capítulo à análise dos antecedentes daquele novo ramo das Forças Armadas de Portugal de modo a ficar claro, ainda que segundo um amplo traçado, a importância que tiveram a Aviação Militar e a Aeronáutica Naval no contexto dos anos que vão do início da Grande Guerra ao final da 2.^a Guerra Mundial. Depois, focámo-nos na criação da Força Aérea, olhando-a segundo duas vertentes: a organizativa e a sociológica. Fomos explorando esses aspectos e deixando pistas para um trabalho mais apurado e profundo, já que o nosso se limitou à indicação de evidências por nós conhecidas ou ainda vividas nos primeiros anos de oficialato. Em seguida, detivemo-nos no período temporal de 1961 a 1974, ou seja, o correspondente à guerra colonial. E fizemo-lo por julgarmos ter sido esse o momento histórico em que se deu início a uma *tomada de consciência* da verdade sociológica Força Aérea, através do desenvolvimento do *espírito de corpo* resultante da unidade gerada pela necessidade de um esforço comum para o cumprimento cabal da missão. Em seguida, passámos à relação entre o Movimento dos Capitães e a Força Aérea. Verificámos que, embora havendo comprometimentos individuais com o Movimento, não se estabeleceu um envolvimento de meios aéreos com os que o Exército procurava empenhar na execução do golpe. Atribuímos esta ausência à característica inerente à criação da Força Aérea, a qual designámos por *complexo de paternidade*. Terá, também contribuído para a ausência de empenhamento de meios aéreos a forma como era sentida a execução da guerra no solo e no ar. Daqui, em seguida, passámos a expor a nossa forma de interpretar a relação entre a Força Aérea e o PREC. Concluímos, genericamente, que o envolvimento da Força Aérea, enquanto detentora de meios aéreos, no PREC se deu em dois momentos muito precisos: no 11 de Março e em 25 de Novembro de 1975, facto que a coloca, dentro do tradicional leque de esquerda-direita, mais próxima das posições da direita do que das da esquerda. Finalmente, dedicámos algum espaço a reflectir sobre a fase final de conquista e afirmação de *personalidade sociológica* da Força Aérea. Neste aspecto, identificámos os momentos e os factos que marcaram a total independência do ramo e a criação de condições para o desenvolvimento de uma idiosincrasia própria que define e a firma a Força Aérea como

um corpo militar desligado das antigas tutelas do Exército, mantendo agora a postura que conquistou com o rodar dos tempos e a herança recebida da forma como nasceu.

Para concluir, resta-nos afirmar que a Força Aérea desenvolveu e mantém uma cultura piramidal de elites que resulta do modo como ainda hoje se sente o empenhamento nas acções de guerra do seu pessoal, separando, uma vez de forma muito evidente, outras de maneira mais subtil, as atribuições e missões dos militares que a constituem.

A par da característica antes referida, julgamos que se pode afirmar que a Força Aérea, como um todo, recusa modelos políticos de vanguarda, fixando-se em posicionamentos mais ligados a posturas conservadoras. É o resultado de uma *cultura*, de uma *socialização* que não renega origens, sendo que as mesmas permanecem vivas através de pequenos gestos e tradições²⁶.

Universidade Autónoma de Lisboa, 20 de Agosto de 2011

Bibliografia

AFONSO, Aniceto (2009) — *O Meu Avô Africano*. Alfragide: Casa das Letras.

CARVALHO, Alberto Arons de (1973) — *A Censura e as Leis de Imprensa*. Lisboa: Seara Nova.

COMISSÃO do Livro Negro (1988) — *Correspondência de Santos Costa para Oliveira Salazar. Vol. I (1934-1950)*. Lisboa: Presidência do Conselho de Ministros.

CORREIA, Manuel António (2011) — *Memórias de Um Resistente às Ditaduras*. Lisboa: Círculo de Leitores/Temas e Debates.

FARINHA, Luís (1998) — *O Revirvalho: Revoltas republicanas contra a Ditadura e os Estado Novo: 1926-1940*. Lisboa: Editorial Estampa.

²⁶ Na sequência da leitura da tradicional fórmula do juramento de bandeira, na Academia da Força Aérea, os cadetes beijam o estandarte nacional. Na cerimónia de integração dos novos alunos são benzidas as espadas, na Academia da Força Aérea, tal como são, também benzidos os *brevets* das diferentes especialidades no final dos respectivos cursos, independentemente do tipo de crença religiosa dos alunos e do facto de o Estado português ser laico.

- FERREIRA, Amadeu (2002) — General Kaúlza de Arriaga: Acção do Primeiro Subsecretário de Estado e Primeiro Secretário de Estado da Aeronáutica. In *Força Aérea 50 Anos*. Alfragide: Comissão Histórico-Cultural da Força Aérea.
- FRAGA, Luís Alves de (1991) — *História das Aviações Militares: Um Longo Caminho a Percorrer*. Lisboa: Separata das Actas do II Colóquio Panorama e Perspectivas da História Militar em Portugal.
- FRAGA, Luís Alves de (1998) — A Aviação Militar Portuguesa. In *Enciclopédia Verbo Luso-Brasileira e da Cultura*, 3.º vol., Lisboa: Editorial Século XXI.
- FRAGA, Luís Alves de (1999) — As Origens da Aviação Militar Portuguesa. *Mais Alto – Revista da Força Aérea Portuguesa*, n.º 319 (Junho/Julho).
- FRAGA, Luís Alves de (2001) — Súmula Histórica das Aviações Militares e da Força Aérea de Portugal. *Revista Militar*, n.º 2398 (Novembro).
- FRAGA, Luís Alves de (2004) — *A Força Aérea na Guerra em África: Angola, Guiné e Moçambique: 1961-1974*. Lisboa: Prefácio.
- GOMES, Adelino; CASTANHEIRA, José Pedro (2006) — *Os Dias Loucos do PREC [Do 11 de Março ao 25 de Novembro de 1975]*. [s. l.]: Expresso/Público.
- JARDIM, Jorge (1976) — *Moçambique: Terra Queimada*. Lisboa: Intervenção.
- MALTEZ, José Adelino (2005) — *Tradição e Revolução: Uma Biografia do Portugal Político do Século XIX ao XXI*. Vol. II. Lisboa: Tribuna da História.
- MARTINS, Fernando (1996) — Arriaga, Kaúlza Oliveira de. In ROSAS, Fernando; BRITO, J. M. Brandão de (dir.) — *Dicionário de História do Estado Novo*. 1.º vol. Lisboa: Círculo de Leitores.
- REIS, António (1994) (coord.) — *Portugal: 20 Anos de Democracia*. Lisboa: Círculo de Leitores.
- RODRIGUES, Luís Nuno (1996) — BETTENCOURT, Manuel Ortins de. In ROSAS, Fernando; BRITO, J. M. Brandão de (dir.) — *Dicionário de História do Estado Novo*. 1.º vol. Lisboa: Círculo de Leitores.
- SANTOS, Eduardo Silvestre dos (2002) — *Força Aérea 50 Anos*. Alfragide: Comissão Histórico-Cultural da Força Aérea.

TELO, António José (1996) — COSTA, Fernando dos Santos. In ROSAS, Fernando; BRITO, J. M. Brandão de (dir.) — *Dicionário de História do Estado Novo*. 1.º vol. Lisboa: Círculo de Leitores.

VALENÇA, Cor. Fernando (s. d.) — *As Forças Armadas e as Crises Nacionais: A Abrilada de 1961*. Lisboa: Publicações Europa-América.