



Revista
Portuguesa
de
História
Militar

Ano V - n.º 9
Dezembro 2025



Revista Portuguesa de História Militar

Dossier:

Da Retirada Militar do Ultramar ao 25 de Novembro de 1975

DA RETIRADA MILITAR DO ULTRAMAR AO 25 DE NOVEMBRO DE 1975



Revista Portuguesa de História Militar
Ano V - n.º 9

Editor:
Comissão Portuguesa de História Militar

Diretores:
Abílio Pires Lousada e Humberto Nuno de Oliveira

Conselho de Redação:
Carlos Borges da Fonseca – Secretário-geral da CPHM
Jorge Silva Rocha – Gabinete de Apoio da CPHM

Conselho Editorial:
Harold E. Raugh, Jr. – Presidente da Comissão Internacional de História Militar
João Vieira Borges – Presidente da CPHM
Abílio Pires Lousada – Diretor da Revista
Humberto Nuno de Oliveira – Diretor da Revista
Membros do Conselho Científico da CPHM

Capa: Jorge Silva Rocha
Imagem de capa: Inácio Ludgero (FMSMB/Casa Comum)

IMPRESSÃO
Rainho & Neves - Artes Gráficas

Dezembro de 2025

Depósito legal: 494794/22

ISSN: 2795-4323

Todos os direitos reservados

FORÇA AÉREA NO 25 NOVEMBRO. PRONTIDÃO E AÇÃO

António Mimoso e Carvalho

Resumo

O presente texto aborda a aquisição do nível de prontidão operacional necessário ao cumprimento da missão legalmente atribuída à Força Aérea Portuguesa, no período de grave instabilidade nacional, entre março de 1975 e junho de 1976. Descreve ainda algumas das ações aéreas realizadas entre 25 e 28 de novembro, uma fase crítica geralmente designada por 25 de Novembro.

Palavras-Chave: Força Aérea Portuguesa; 25 de Novembro; Operações Aéreas; Ações Aéreas; Regimento de Caçadores Paraquedistas.

Abstract

This text aims to address the acquisition of the operational readiness level necessary to fulfil the mission legally assigned to the Portuguese Air Force during the period of serious national instability, between March 1975 and June 1976. It also describes some of the air operations carried out between November 25th and 28th, a critical phase generally known as November 25th.

Keywords: Air Force; November 25th; Air Operations; Air Missions; Paratroopers.

Introdução

O 25 de Novembro continua a ser apresentado, na generalidade das situações, como uma data isolada e pontual. Na realidade, ocorreu durante um período transformacional em que a Força Aérea procurava desenvolver as capacidades aéreas e potenciar os seus recursos para atingir o nível de prontidão da força

necessário ao cumprimento da missão que lhe estava atribuída. Neste sentido, constituiu-se como mais um dos desafios ao qual a Força Aérea não deixou de responder, embora com limitações fruto dos constrangimentos criados pela ação dos militares insurretos, suportados por mecanismos de agitação pública e pelo ambiente social, político e militar em que se inseriu.

Atendendo à situação interna e ameaças previsíveis, em consonância com as diretivas e normas de execução permanente estabelecidas, os meios aéreos, para além de se manterem em alerta nas unidades, foram também aprontados e destacados para outros aeródromos. Deste modo manteve-se a disponibilidade, prontidão, operação e sobrevivência, de acordo com os estados de segurança, que incluíram a ativação de um destacamento no Aeródromo de Manobra Nº 1 (AM1), Maceda, Ovar.

Assim, o 25 de Novembro não foi o ignidor do posicionamento defensivo da Força Aérea com capacidade de retaliação, que é anterior e se baseia na prontidão para a missão. Aquele vem a ocorrer por circunstâncias advenientes da evolução da situação militar, processos e luta política na vida nacional. Esta função preventiva, como factor estabilizador, é a justificação para o aprontamento anterior da infraestrutura aeronáutica e para os cerca de nove meses de duração do Destacamento Aéreo em Ovar, iniciado em outubro de 1975 e desativado, apenas, em junho de 1976.

O verdadeiro significado militar do emprego do Poder Aéreo no 25 de Novembro, radica principalmente nos quatro dias em que se desenrolou a parte substancial e decisiva das ações aéreas, e termina através de dissuasão e gestão de crises, com a rendição dos paraquedistas no final do dia 28 de novembro, quando foi restabelecida a cadeia de comando na totalidade do dispositivo da Força Aérea.

A Força Aérea em Transformação

No ano de 1973, a Força Aérea através das suas componentes aérea – aeronaves, infraestruturas aeronáuticas, de apoio e comunicações – e aeroterrestre – paraquedistas, cumpria a missão que lhe estava atribuída, dando prioridade à defesa dos territórios em África. Tinha à sua responsabilidade uma área total de 2.070.000 km² de superfície terrestre, sem contar com os espaços marítimos associados e que, referindo apenas Guiné e Cabo Verde, Angola e Moçambique, abrangia 23 vezes a superfície de Portugal Continental. Neste sentido, o dispositivo operacional em África incluía 39 unidades bases, sendo três Bases Aéreas, sete Aeródromos Base, 17 Aeródromos de Manobra, 10 Aeródromos de Recurso e dois Aeródromos de Trânsito. Ao dispositivo adicionavam-se ainda as infraestruturas de quatro Batalhões de Caçadores Paraquedistas.

Para cumprir as operações aéreas tinha à sua responsabilidade, total ou parcial, os sistemas de comunicações, estratégico e intra-teatro; o controlo de tráfego aéreo; serviços meteorológicos, incluindo a previsão; segurança das unidades e disponibilização de apoio médico e sanitário. Àqueles acrescentava ainda a gestão e disponibilização dos abastecimentos logísticos necessários ao funcionamento, manutenção, apoio e operação, incluindo os complexos requisitos de controlo de combustíveis nesta extensa rede de pistas, para além de destacamentos constituídos para operações específicas. Os objetivos estabelecidos pelo poder político eram atingidos com um efetivo global autorizado, que se aproximava dos 26.000 homens, sendo 3.000 paraquedistas, com colocações seguindo um sistema de nomeação nominal individual e não por unidades constituídas. As 25 frotas atribuídas diferentes, aproximavam-se das 700 aeronaves, das quais 470 se encontravam em África.

O 25 de Abril, como momento renovador e de transformação, teve um amplo impacto e carácter profundo na sociedade, sendo charneira na liberdade dos portugueses. De um dia para o outro, todos os planos e pressupostos operacionais foram questionados, tendo as chefias da Força Aérea atuado perante um quadro de grande incerteza numa aproximação transversal, abrangendo as perspetivas genética, estrutural e operacional. Ainda assim, não deixaram de incluir, antecipar ou reagir às situações perante cenários de elevada fluidez, bem como reforçar e reorganizar as componentes operacionais, estabilizar os recursos humanos e, na ordem possível, retrair de África.

Entre os desafios que a Força Aérea teve de enfrentar, desde 1973 ao final de 1975, com urgência e em simultâneo, relevam-se os seguintes:

- Manter a prontidão e capacidade de resposta do dispositivo aéreo nos territórios ultramarinos, apesar da instabilidade social e a falta de apoio à continuação da presença em África, antecipando soluções por falta de orientações políticas ou, por vezes, até contraditórias.
- Assegurar a receção das novas frotas, constituídas por 37 Cessna FTB (entre outubro de 1974 e início de 1975) e 22 aeronaves C212 Aviocar (entre dezembro de 1974 e novembro de 1975).
- Incrementar o número de ligações aéreas, com os meios atribuídos aos Transportes Aéreos Militares, para garantir a retração ou rendição de unidades e pessoal militar, assim como de material e apoio logístico.
- Reforçar o dispositivo ou ativar forças de paraquedistas para, em reação urgente, evitar ou pacificar conflitos, como em África e Timor.
- Garantir a mobilidade aérea nos territórios em África para a retração das populações do interior, sem meios nem segurança que permitissem a sua deslocação para os principais centros de rede de

evacuação, concretamente em Moçambique e, especialmente, em Angola.

- Incrementar o número de ligações aéreas com os meios atribuídos aos Transportes Aéreos Militares, aumentando as suas taxas de esforço ao máximo possível, para garantir a retração ou rendição de unidades e pessoal militar, assim como de material e apoio logístico.
- Complementar a ponte aérea para retirada de nacionais para Portugal Continental.
- Ativar e assegurar a atividade aérea dos destacamentos aéreos determinados pelo Estado Português, concretamente com helicópteros AL III, na Guiné (1974-75) e em Timor (1975).

Estes e outros desafios foram-se perfilando perante as várias chefias da Força Aérea, nesta fase transformacional acelerada, no período subsequente ao 25 de Abril.

A concentração do esforço principal foi direcionada para as perspetivas estrutural e operacional, reposicionando-se o dispositivo numa lógica de transição e adaptando as componentes operacionais, aérea e aeroterrestre, direcionando-as para as tarefas e ações de cariz militar, sem esquecer o apoio direto às populações em resposta às necessidades da época.

Ao definir os requisitos de curto e longo prazo, preparando o futuro, mantiveram-se coerentes com o passado mantendo a Aeronáutica Militar/Força Aérea Portuguesa centrada na atividade aérea e na prontidão dos seus recursos humanos e aeronaves, o que permitiu a resposta adequada à situação insurrecional do 25 de Novembro.

O 11 de Março, o “Verão Quente” e o “Outono Escaldante”

Como movimentação militar armada, o 11 de Março, sem certezas de ter sido uma verdadeira tentativa de golpe de Estado por militares afetos ao General António de Spínola, teve participação ativa de elementos dos três ramos das Forças Armadas, diversas unidades militares e da Guarda Nacional Republicana. Outras unidades verosimilmente implicadas, mantiveram-se expectantes ou em processo de decisão, enquanto o Regimento de Artilharia Ligeira N.º 1 (RAL 1) de imediato reagiu pelo fogo no momento do heliassalto e quando foi sobrevoado, sendo em sequência, atacado por meios aéreos, que provocaram um morto e vários feridos.

As Unidades Aéreas e os Paraquedistas, da Base Aérea N.º 3 (BA 3) e o Regimento de Caçadores Paraquedistas (RCP), em Tancos, foram envolvidos em várias ações obedecendo às ordens da cadeia hierárquica, chefiados pelos seus próprios comandantes diretos, cumprindo as tarefas atribuídas. A origem

e legalidade das ordens, com clarificação ambígua, duvidosa e incompleta, num ambiente operacional difuso e impreciso, e ainda um sistema de comando e controlo pouco efetivo, não impediram em tempo a ativação e execução das missões.

Como resultado das ações desenvolvidas o Comandante do Regimento de Caçadores Paraquedistas assumiu a responsabilidade integral pelo envolvimento nos acontecimentos, sendo preso, assim como 27 oficiais e sargentos⁽¹⁾. No caso do Comando da Primeira Região Aérea (COMRAUM), da BA 3, Tancos e da Base Aérea N.º 5 (BA 5), Monte Real, e respetivas Unidades Aéreas, os efeitos recaíram sobre os executantes, que foram presos de imediato ou nas semanas seguintes. Para além dos anteriormente referidos, resultou ainda na detenção de mais 56 oficiais e sargentos, em que 52 eram pilotos.

A derrota desta fação reforçou as posições revolucionárias radicais que conduziram à institucionalização do Movimento das Forças Armadas (MFA) e à criação do Conselho da Revolução (CR), com impacto profundo na Nação portuguesa.

Esta movimentação militar e as suas consequências foram fraturantes para a Instituição Força Aérea ao criar desconfiança na cadeia hierárquica, desestabilizar a coesão, fragilizar o espírito de corpo e condicionar a disciplina, sem a qual o cumprimento das missões era incerto. Um caminho vertiginoso em que os acontecimentos e os relacionamentos sociais, políticos e militares, tanto positivos como negativos, sendo de extrema complexidade e indecifráveis, ficaram apenas com aqueles que os vivenciaram.

A publicação do Documento dos Nove⁽²⁾ criou algum conflito no CR e na Força Aérea quando foi apreciado. Contudo, acabou por reunir consensos no âmbito militar, numa parte considerável da sociedade portuguesa e entre os vários partidos políticos considerados moderados.

O Grupo dos Nove, que também incluía elementos da Força Aérea⁽³⁾, organizou-se em duas vertentes, uma Direção focada na clarificação de posições políticas e ideológicas dentro e fora do MFA, e um Grupo Militar, direcionado para a elaboração de planos de contingência por imposição de força ou de resposta a eventuais tentativas de golpe por parte de quaisquer facções radicais.

De acordo com as responsabilidades, diretivas e orientações, para manter a prontidão e assegurar a capacidade de resposta no cumprimento da sua missão, além da parelha de Fiat G91 e ALIII em alerta na Base Aérea N.º 6 (BA 6),

1. Segundo a lista de implicados divulgada pela Comissão de Inquérito, a 22 de abril de 1975.

2. Documento dos Nove. Texto político publicado em 7 de agosto de 1975 no jornal Novo, redigido por oficiais moderados do MFA, como tentativa de clarificar posições políticas e ideológicas numa visão referencial. Teve aceitação problemática por ter sido publicado sem conhecimento antecipado do Presidente da República e do CR.

3. Entre os quais o General Pinho Freire, que à data era Conselheiro da Revolução, e o Comandante (Operacional) da Primeira Região Aérea. Não assinou o Documento dos Nove, aparentemente por razões fortuitas.

Montijo, a 20 de outubro, o COMRAUM, ativou um dispositivo idêntico no AM 1, Ovar.

A movimentação de pessoal e meios não foi estranha aos informadores infiltrados nas unidades base e, em 29 outubro, um comunicado do Comité de Vigilância Revolucionária da Força Aérea, publicado nos jornais e na televisão, garantia que estava em preparação um golpe por parte do setor reacionário. O Estado-Maior da Força Aérea (EMFA) respondeu à letra, informando as razões do destacamento apresentando-o alinhado com a missão atribuída, ficando o assunto aparentemente esquecido. No entanto, a situação dos meios e a atividade aérea que se realizava em Ovar e nas bases operacionais passou a ter um controlo apertado pelo Comando Operacional do Continente (COPCON).

Com a neutralização da Rádio Renascença, uma série de acontecimentos resultaram em situações inaceitáveis de indisciplina, desrespeito público e total pela hierarquia, sendo o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea (CEMFA) constrangido e desrespeitosamente ofendido na BETP, situação que levou ao abandono de 123 oficiais desta unidade.

Em sequência, um reduzido número de oficiais e a quase totalidade dos sargentos da BETP e das companhias de paraquedistas que se encontravam destacadas no Depósito Geral de Adidos da Força Aérea (DGAFA), Lumiar, e na BA6, Montijo, receberam ordens expressas para regressarem a Tancos. À revelia da hierarquia e num ato de insubordinação, solicitaram ficar ao serviço e na dependência administrativa do COPCON, tendo o respetivo Comandante, sem o formalizar, aceitado a ilegalidade, apesar da oposição frontal do CEMFA. Em resposta, no âmbito das suas competências, este ordenou novas colocações ou o regresso ao Exército dos restantes oficiais e sargentos, assim como a passagem das praças à licença registada e disponibilidade, desativando a BETP, Tancos, à qual pertenciam as companhias destacadas.

Por último, a 23 de novembro chegou a Lisboa o navio Niassa vindo de Angola, com o Batalhão de Caçadores Paraquedistas N.º 21 (BCP21) constituído por quatro companhias e cerca de 500 militares. Depois de várias tentativas infrutíferas por elementos da BETP, em obter apoio e adesão destes paraquedistas às fileiras revolucionárias, procedeu-se ao desembarque de acordo com o regulamento militar, seguindo as orientações do CEMFA transmitidas ao Tenente-Coronel Heitor Almendra.

As Componentes Aérea e Aeroterrestre da Força Aérea

O agravamento da instabilidade social, política e militar descrita, acelerou a resposta institucional para assegurar o funcionamento dos mecanismos de comando e controlo, a prontidão dos meios e a sua capacidade de ação.

Na perspetiva operacional foram emanadas diretivas sobre o dispositivo, a

missão das unidades aéreas foi redefinida, bem como a atribuição de meios e níveis de prontidão correspondentes aos Estados de Segurança.

Neste contexto, foram revistas e ajustadas as Normas de Execução Permanente (NEP), no âmbito operacional, centralizando-se a expedição e o controlo das ordens de missão (ORMIS) para a disponibilização imediata da informação necessária e suficiente sobre prontidão dos meios, lançamento das ações aéreas, seu acompanhamento e relato, com transmissão do relato diário da situação de cada uma das bases aéreas (SITREP). Verificou-se ainda um esforço suplementar na capacitação do comando e controlo para responder às solicitações, em tempo e em segurança, com a implementação de sistemas de autenticação.

O Sistema de Comando e Controlo foi melhorado nas ligações às bases aéreas, no âmbito das comunicações rádio, incluindo viaturas de comunicações táticas, sistemas de mensagens e micro-ondas, e criados os respetivos Centros de Operações, com prazo limite de instalação e ativação até ao início de setembro. Foram ainda estabelecidos procedimentos na cadeia de comando, passando as ordens do COPCON a ser recebidas sempre através do COMRAUM.

Em julho de 1975, em função dos estudos do EMFA e do Gabinete de Coordenação das Tropas Paraquedistas, foram efetuados reajustamentos tendo em vista o seu emprego no contexto europeu e no âmbito da Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO). O Regimento deu origem ao Corpo de Tropas Paraquedistas (CTP)⁽⁴⁾ ficando constituído por um Comando e quatro unidades (Comando e Estado-Maior, uma Escola, três unidades operacionais e uma unidade de serviços). Esta foi a visão auspíciosa da Força Aérea para aquele corpo militar que legal e estruturalmente dependia diretamente do CEMFA.

Este reforço da componente aeroterrestre e a manutenção da sua capacidade operacional e coesão, não estando alinhadas com tendências vigentes, passou a ser alvo de neutralização ou colocação na esfera de influência das forças radicais. Esta situação agudizou-se quando, a 3 de outubro, 110 paraquedistas havia pouco regressados de Moçambique foram enviados em emergência para Angola, por inexistência de outras forças militares, ao ser mal vista face à posição dos 116 elementos da Polícia Militar que se tinham recusado a embarcar.

Contexto Institucional e Operacional

Enquanto os esforços de estabilização institucionais da Força Aérea, se focavam na missão, ocorria em sentido contrário a politização das estruturas militares e a sua radicalização, acompanhando o processo revolucionário

4. O Regimento de Caçadores Paraquedistas (RCP) foi reestruturado em CTP, passando a ser comandado por um Oficial General Paraquedista, na dependência do CEMFA. A transição do RCP para CTP e o estabelecimento da Base Escola durou algum tempo fruto do período de instabilidade que se vivia à época. DL N.º 350/1975, 05JUL.

português com clivagens e confrontos, que, expandindo-se ao interior das unidades e órgãos, teve efeitos gravosos na disciplina e no cumprimento das missões.

Como resposta ao ambiente de crescente instabilidade ao longo do verão, um conjunto de oficiais e alguns sargentos, não aceitando o estado de degradação da cadeia de comando e o descontrolo da disciplina, começaram a organizar-se para enfrentar os desmandos, defender a hierarquia e a reposição dos valores e deveres militares. Este movimento desenvolveu ligações à sociedade civil, permitindo intercâmbio de ideias, atualização e divulgação da informação necessária entre os elementos militares, cujo número foi aumentando paulatinamente.

As ligações ao Grupo Militar e as suas relações com elementos do movimento na Força Aérea alargaram-se, o que veio a permitir a resposta rápida e proporcional, dada pela maior parte do pessoal, ao fortalecer a hierarquia no momento decisivo e concorrendo definitivamente para o sucesso das operações.

Desde o incumprimento da ordem do CEMFA para o regresso das companhias de paraquedistas à BETP, a situação de insubordinação foi-se agravando em linha com as movimentações de oposição ao VI Governo. Seguiu-se um período insurrecional latente iniciado em 21 de novembro às 14 horas, quando o Major Paraquedista Pessoa não compareceu, apesar de ordem expressa para que o oficial mais antigo na unidade se apresentasse no EMFA. Sem nomeação ou carta de comando, o cargo na BETP, não podia ser exercido por não haver autoridade e responsabilidades legalmente atribuídas.

A atuação dos sargentos – que assumiram o comando das operações, na sua maioria pertencentes à Comissão do MFA da BETP e que tinham acusado a hierarquia, com apoio da crítica pública, da pseudo neutralização da Rádio Renascença⁽⁵⁾ – criaram condições à hostilização e desrespeito aos oficiais que “os teriam traído”. Ao fomentarem dependências paralelas através de processos nebulosos, foram os responsáveis diretos pela participação dos paraquedistas na insubordinação, seguida de insurreição, no momento em que, contrariamente à sua dissolução, o CEMFA tinha assinado a implementação do Corpo de Tropas Paraquedistas⁽⁶⁾, que incluía a sua expansão e a localização das novas BOTP.

Para além dos militares referidos, as responsabilidades recaem também, nos oficiais da Força Aérea que orientaram ou apoiaram os paraquedistas e que estiveram presentes em todos os locais intervencionados ou intervenientes,

5. A neutralização da Rádio Renascença, serviu como pretexto adicional para a sabotagem da coesão dos paraquedistas, apesar da execução não ter sido da sua responsabilidade, limitando-se estes a garantir a segurança da área.

6. O CEMFA era acusado de estar a destruir os paraquedistas, contudo contrariamente ao afirmado, a intenção seria assegurar a implementação da reestruturação em curso, tendo a desativação da BETP, como objetivo, conter a situação desastrosa em que esta se encontrava. A proposta de Portaria estabelecendo a composição e prevendo a activação faseada dos seus efetivos tinha sido assinada pelo CEMFA, em 29 de outubro, sendo publicada como Portaria N.º 710/75, 29 NOV.

incluindo o COPCON, sendo alguns deles signatários ou relacionados com o Manifesto de Oficiais Revolucionários aos Soldados e Marinheiros, à Classe Operária e ao Povo Trabalhador⁽⁷⁾ e outros com eventuais ligações ou afiliações políticas.

Em oposição, devido ao agudizar da situação e ao desconforto cada vez maior entre os oficiais, a relação interpessoal entre elementos de resistência na própria Força Aérea expandiu-se, constituindo-se como rede e fator aglutinador, o que assegurou uma resposta pronta e coerente ao nível interno, dada por significativa parte do pessoal, que conduziu ao fortalecer da hierarquia nos momentos críticos iniciais da fase ativa da insurreição.

A capacidade operacional da Força Aérea estava a ser monitorizada e era reconhecida pelos poderes e forças em presença no espectro político e militar. As implicações da sua atuação, sob a vertente do apoio aéreo (pilotos/aeronaves) ou das forças de combate em prontidão (paraquedistas), não foram ignoradas como factores a considerar no planeamento e opções de ação, tendo as diversas fações em presença procurado valorizar, neutralizar ou anular a existência dos meios aéreos no período em apreço.

Neste contexto, o Grupo Militar contactou o Tenente-Coronel Fernando Vasquez, Comandante da BA6, Montijo, que passou a acompanhar a elaboração dos planos em desenvolvimento que incluíam, para os vários cenários, a participação das unidades aéreas e de paraquedistas.

Não é conhecido qualquer plano desenvolvido dentro da Força Aérea, no entanto, o dispositivo, as missões atribuídas e o nível de prontidão, contemplaram possíveis respostas a ações que pusessem em causa os recursos e meios aéreos ou o seu emprego. Nesta vertente de acordo com as responsabilidades, diretivas e orientações, mantinha-se um dispositivo de alerta permanente nas unidades aéreas para garantir a prontidão e assegurar a capacidade de resposta.

O reforço da operacionalidade e prontidão do AM 1, Ovar, e dos seus níveis logísticos, incluindo armamento e combustíveis, justificava-se pela necessidade de manter a flexibilidade de emprego e a sobrevivência através da dispersão dos meios potencialmente vulneráveis, conforme previsto na missão de várias esquadras. Igualmente, a inexistência de meios aéreos operacionais em prontidão no norte do país, e ainda, a instabilidade político-militar crescente com possibilidade de neutralização da Força Aérea contribuíram para a decisão de movimentar esses meios.

Neste sentido, conforme referido anteriormente, em 20 de outubro de 1975, o COMRAUM ativou um Destacamento Aéreo em Ovar, que se manteve por

7. Documento publicado por 19 militares pertencentes à “esquerda militar”, dias antes do 25 de Novembro, num momento crítico. Ao contrário do estatuto atual dos militares, que proíbe a afiliação partidária para os militares no ativo, em 1975, a lei e a prática permitiam, e até incentivavam, a participação ativa na vida política, quando não a impunham sob a ameaça da não promoção ou saneamento, dado ser uma característica definidora do processo revolucionário.

um longo período de tempo. Inicialmente constituído por dois aviões FiatG91 e dois helicópetros ALIII, sendo um transportador e, um com canhão, da BA 6, Montijo, foi reforçado posteriormente com um Dornier Do27 e um ALIII da BA 3, Tancos.

Em 21 de novembro de 1975, o Manifesto de Oficiais Revolucionários aos Soldados e Marinheiros, à Classe Operária e ao Povo Trabalhador, era demonstrativo da existência de fações militares radicais organizadas e das suas intenções, quando referiam perentoriamente: “Nós estamos com o Poder Popular Armado, com Soldados, com os Militantes Revolucionários, até à vitória, até a tomada do poder”.

Em paralelo, a crise político-militar agravou-se, decorrente da indefinição e adiamento da nomeação do Comando da Região Militar de Lisboa e COPCON, com movimentações nas unidades militares, aumento da conflitualidade social e um crescente apoio ao poder popular e aos trabalhadores em armas.

Durante o fim de semana de 22/23 de novembro com o agravamento da instabilidade e ameaças latentes o Destacamento Aéreo foi reforçado, por ordem do COMRAUM e conhecimento do CEMFA, possivelmente com helicópteros ALIII e cinco aviões (três no dia 22 e dois no dia 23), ficando disponíveis no total sete Fiat G91. Este movimento só terá sido detetado na segunda-feira, dia 24 de novembro, sendo alvo de intensa pesquisa pelo COPCON no sentido de ser conhecida a localização dos aviões.

Ainda a 23, após o desembarque do BCP 21 em Lisboa, contrariando o plano dos revolucionários os paraquedistas prosseguiram para a Base Aérea N.º 2 (BA 2), Ota, com a totalidade do armamento e equipamento, entrando de imediato, na sua maioria, de licença.

Em simultâneo, o Tenente-Coronel Paraquedista Heitor Almendra e o Comandante do Aeródromo de Maceda, Ovar, Major Piloto Navegador António Alves Pereira, receberam ordens do CEMFA para ativar uma Base Operacional de Tropas Paraquedistas⁽⁸⁾ (BOTP), provisoriamente estacionada em Ovar, onde se concentraram os paraquedistas respeitosos da cadeia de comando. Constituíram inicialmente este efetivo alguns elementos do BCP 21 e 122 oficiais paraquedistas saídos da BETP, Tancos, no início do mês de novembro e convocados através do código (Vermelho 8).

Ações Aéreas no Período Crítico

A fase mais crítica e intensa deste período insurrecional ocorreu entre 25 e 28 de novembro, quando no primeiro dia várias infraestruturas do dispositivo

8. Em consonância com a legislação que definia o dispositivo do recém-criado Corpo de Tropas Paraquedistas. Em 1 de dezembro de 1975 esta unidade deu origem à BOTP 2, que ficou definitivamente instalada em S. Jacinto.

da Força Aérea foram afetadas, concretamente a BA 6, Montijo, dominada cerca das 05h45 minutos da manhã, pela Companhia de Caçadores Paraquedistas 122 (CCP 122) e o DGAFA, no Lumiar, cerca das 06h00, pela CCP 121, que se encontravam estacionadas nessas unidades.

O Grupo de Deteção, Alerta e Conduta da Interceção (GDACI), em Monsanto, foi dominado por uma força da CCP 121, do Lumiar, com o apoio dos militares da Polícia Aérea (PA) e de elementos de outras especialidades na sua maioria das Comissões de Sargentos e Praças.

Em sequência, o COMRAUM⁽⁹⁾, também em Monsanto, foi assaltado por forças paraquedistas insurretas da CCP 121, pelas 07h00 da manhã, com a destruição da porta principal das instalações, com o apoio de pessoal do próprio GDACI e da PA. Estes elementos seguiram depois para o EMFA, na Avenida da Liberdade, em Lisboa, sendo igualmente dominado, pelas 10h00 da manhã, com a conivência do pessoal da guarda.

Três outras bases aéreas foram ocupadas, caso da BA 3, Tancos, pelas 06h00 da manhã, a BA 5, Monte Real, pelas 08h00 e a BA 2, na Ota, cerca da uma da tarde, com forças paraquedistas provenientes da BETP, que atuaram sem ações violentas dignas de nota.

Em termos do dispositivo, de um total de dez pistas militares ou mistas, foram dominadas ou ocupadas as quatro bases operacionais mais importantes que ficaram neutralizadas, enquanto as restantes estiveram disponíveis para a atividade aérea. Estas, embora sujeitas a alguma contestação interna por elementos da Comissão Coordenadora de Sargentos da Força Aérea e das Comissões de Sargentos e Praças das unidades, para além da realização de plenários para esclarecimento, atuaram em resposta às solicitações da cadeia hierárquica.

Esteve nesta situação a Base Aérea N.º 1 (BA 1), Sintra, com meios aéreos de instrução, os Cessna T-37 e meios aéreos de transporte C212 Aviocar. Esta base teve atividade crucial como nó da rede de transporte aéreo de apoio ao Grupo Militar, sendo alvo de intensas movimentações e pressão de forças populares, com algum apoio de militares do seu interior, no sentido de ser dado suporte à luta dos paraquedistas.

Por seu turno, o Aeródromo Base N.º 1 (AB 1), Portela de Sacavém, Lisboa, com meios aéreos de transporte pesado, DC-6 e Boeing 707, foi uma das primeiras unidades contactadas pelo Comandante do COMRAUM para proceder à dispersão para o norte, o que se concretizou.

9. Comando da Região Aérea N.º 1, Monsanto, Lisboa. Em 1975 passou a abranger exclusivamente os territórios do Continente, Madeira e Açores, tendo como responsabilidades o planeamento, a direção e o controlo da prontidão dos meios aéreos atribuídos, as atividades aérea e defesa do espaço aéreo, através do Grupo de Deteção, Alerta e Conduta da Interceção (GDACI) e, ainda, a cooperação com as Forças Terrestres e Navais, o Transporte Aéreo e a Busca e Salvamento.

Na Base Aérea N.º 7 (BA 7), S. Jacinto, Aveiro, estavam atribuídas uma esquadra operacional de apoio tático e transporte aéreo, com Cessna FTB, embora com limitações nas qualificações do pessoal para cumprir ações com utilização de armamento, e ainda uma esquadra de instrução T6/Harvard com mais de 40 aviões. Esta base aérea foi das mais ativas em ações realizadas e número de aeronaves voadas nos quatro dias críticos.

No AM 1, Ovar, o Destacamento Aéreo estava operacional com meios aéreos, no entanto, o número de tripulantes e mecânicos era diminuto, tendo a situação sido ultrapassada por volta das 11h00 da manhã, quando da chegada dos DC-6 com tripulações e mecânicos.

Os dois aeródromos restantes não foram intervenientes, concretamente a Base Aérea N.º 11 (BA 11), em Beja, sem valor operacional por se localizar a sul e não ter meios aéreos atribuídos, e o Aeródromo de Alverca, como pista de apoio às Oficinas Gerais de Material Aeronáutico (OGMA).

A intervenção do COMRAUM manietado pelos ocupantes, com conivência de pessoal colocado ou que para aí se dirigiu, foi no sentido de tentar fazer descolar aeronaves de interceção F-86, da BA 5, Monte Real, mas sem sucesso. Em oposição, o comando e controlo das operações aéreas, por parte da cadeia hierárquica legal, processou-se inicialmente de forma improvisada, tendo o Comandante Operacional, General Pinho Freire, permanecido no quarto da Messe de Monsanto onde estava alojado, sem que a sua presença tenha sido detetada pelos paraquedistas até às 15h00 do dia 25.

Neste sentido, por uma situação fortuita, ficaram asseguradas as comunicações telefónicas com o exterior, tendo o Comandante sido protegido, provavelmente, com medidas de deceção, pelo Tenente-Coronel Jesus Vasquez que estava detido no mesmo edifício e que manteve com ele a coordenação necessária. Esta situação permitiu o contacto direto com o General Morais e Silva, na Presidência da República e CR, assim como, com algumas das unidades, permitindo obter e fornecer informação pertinente com orientações para contrariar a insurreição em curso.

Em paralelo, o Brigadeiro Lemos Ferreira deslocou-se para o Porto num dos Boeing 707, ficando no Comando da Região Militar Norte, de onde coordenou as operações aéreas e orientou a atividade aérea da BA 7, Aveiro, mantendo ligação ao Destacamento Aéreo e à BOTP, em Ovar. Com as bases ocupadas exerceu uma ação persuasora para a saída dos paraquedistas e abandono da insurreição, o que foi seguido por outros intervenientes nesta ação psicológica.

Após o momento de surpresa inicial, iniciaram-se as ações aéreas conduzidas de forma independente com ordens de missão verbais emanadas pela cadeia hierárquica da Força Aérea (Brigadeiro Lemos Ferreira, General Pinho Freire/Tenente-Coronel Vasquez). Com a declaração do Estado de Sítio e a

constituição/ativação do Posto de Comando do Grupo Militar, as ações aéreas de apoio às operações no terreno passaram a ser solicitadas e coordenadas com esta entidade até à reativação do COMRAUM, pelas 23h00 do dia 25.

Os contactos e apoio da Região Militar Norte (RMN) deram consistência às primeiras ações, enquanto as ligações, participação e interações com o Comando Militar, na Presidência da República, e Posto de Comando Militar na Amadora, nos processos de solicitação, aprovação, coordenação e execução, permitiram o apoio com transporte aéreo e ações apoio próximo às forças no terreno, concretamente ao Regimento de Comandos da Amadora. Igualmente, a Força Aérea, com a execução inúmeras ações aéreas de intimidação/dissuasão, constituiu-se como força opositora aos militares insurretos, atuando na estrita dependência do Presidente da República.

As ações aéreas realizadas podem, em termos gerais, aglutinar-se em cinco funções:

- Voos de presença, vocacionados para a demonstração de que a Força Aérea estava no ar, com o consequente efeito desmoralizador ou motivador, dependendo da percepção dos observadores.
- Voos de intimidação e dissuasão, para transmissão da mensagem militar clara de que existia uma ameaça credível como resposta e que existiam os meios e a determinação da sua utilização, com consequências prejudiciais para os envolvidos.
- Mobilidade, através de voos de transporte aéreo de pessoal, carga e de ligação.
- Informação, voos de observação, diurna e noturna, vigilância aérea e patrulhamento marítimo.
- Dispersão, movimentação de aviões entre as unidades base do dispositivo.

De notar que, em nenhuma destas ações, foi necessário utilizar o armamento disponível, metralhadoras, foguetes ou bombas, embora os aviões estivessem armados, o que era do conhecimento dos insurretos e das forças que os apoiavam.

Logo que percecionada a insurreição e em momento adequado, os DC-6 e Boeing 707 descolaram para Ovar e Porto, levando pessoal da Força Aérea, várias tripulações e pilotos de Fiat G91 convocados pelo código “Míscares”, embora sem equipamentos de voo e capacetes⁽¹⁰⁾, que foram obtidos nas bases de Sintra e Aveiro, transportados para Ovar em Cessna T-37. Igualmente, dois Cessna FTB da base da Ota rumaram a norte na sequência da ocupação da unidade pelos paraquedistas, evitando a sua apreensão.

10. Situação que no início das operações não foi impeditiva de alguns dos pilotos terem voado, mesmo sem máscara, fato anti-G ou em roupa civil.

Sete aviões Fiat G91 com poder de fogo, descolaram do AM 1, Ovar, sobrevoaram Lisboa e as bases aéreas sob ocupação, numa demonstração de prontidão e capacidade operacional exibindo que, contrariamente ao que era propagandeado, a Força Aérea não estava no chão.

COMANDOS, UNIDADES E ORGÃOS ENVOLVIMENTO. 25-28 NOVEMBRO 1975	
ÓRGÃOS E UNIDADES DA FORÇA AÉREA	
Estado-Maior da Força Aérea (EMFA), Lisboa	
Comando da Região Aérea n.º 1 (RAUM), Monsanto	Grupo de Detecção, Alerta e Conduta da Interceção (GDACI), Monsanto
Base Aérea n.º 1 (BA 1), Sintra	Depósito Geral de Adidos da Força Aérea (DGAF), Lumiar
Base Aérea n.º 2 (BA 2), Ota	Batalhão Caçadores Paraquedistas / Corpo Tropas Paraquedistas (BCP/CTP), Praia do Ribatejo
Base Aérea n.º 3 (BA 3), Tancos	Base Escola Tropas Paraquedistas (BETP), Praia do Ribatejo
Base Aérea n.º 4 (BA 4), Lajes	Companhia Caçadores Paraquedistas n.º 122 (CCP 122), Destacada BA 6
Base Aérea n.º 5 (BA 5), Monte Real	Companhia Caçadores Paraquedistas n.º 121 (CCP 121), Destacada DGAF
Base Aérea n.º 6 (BA 6), Montijo	
Base Aérea n.º 7 (BA 7), S. Jacinto	
Base Aérea n.º 11 (BA 11), Beja	
Aeródromo Base n.º 1 (AB 1), Portela	
Aeródromo de Manobra n.º 1 (AM 1), Ovar	
UNIDADES NA DEPENDÊNCIA CEMGFA/PRESIDENTE DA REPÚBLICA	
- Regiões Militares / Comando Grupo Militar	
Regimento de Comandos (RCMDS), Amadora	
Centro de Instrução de Artilharia Anti-Aérea e Costa (CIAAC), Cascais	Todos os órgãos e unidades da estrutura excepto durante os períodos de domínio ou ocupação.
Escola Prática de Infantaria (EPI), Mafra	
Escola Prática de Cavalaria (EPC), Santarém	
Esquadrão do Regimento de Cavalaria n.º 3 (RC 3), Estremoz	
COMANDOS E UNIDADES INSURRETAS E APOIANTES	
- Comando Operacional do Continente (COPCON), Forte Alto Duque, Lisboa	
- Força Aérea	
BETP. Pessoal presente na Base Escola e nas CCP 121 (DGAF) e CCP 122 (BAS) durante o período das ocupações. Como exceções 122 oficiais e alguns sargentos saídos da BETP e convocados para a Base Operacional, em Ovar.	Todos os órgãos e unidades da estrutura excepto durante os períodos de domínio ou ocupação.
DGAF, GDACI. Pessoal de Polícia Aérea e de outras especialidades.	
- Marinha	
Escola de Fuzileiros (EF), Vale do Zebro	
Grupo n.º 1 de Escolas da Armada (GN1EA), Vila Franca de Xira	
- Exército	
	Regimento de Artilharia de Lisboa (RALIS), Portela
	Regimento de Polícia Militar (RPM), Ajuda
	Regimento de Cavalaria 7 (RC7), Ajuda
	Destacamento Misto do Forte de Almada (DMFA)
	Escola Prática da Administração Militar (EPAM), Lumiar
	Depósito Geral Material de Guerra (DGMG), Beirôlas
	Regimento de Infantaria n.º 11 (RI11), Setúbal
Nota: A identificação dos Comandos, Unidades e Órgãos não é exaustiva.	

Fig. 1 – Envolvimento de Comandos, Unidades e órgãos entre 25-28 de Novembro de 1975



Fig. 2 – Dispositivo de Comandos, Unidades e órgãos entre 25-28 de Novembro de 1975

Esta foi a primeira ação aérea dissuasora visível, com capacidade de utilização de armamento, que desequilibrou o balanço de forças militares em presença no terreno, dada o conhecimento e experiência anteriores dos seus efeitos na guerra em África. O mesmo sucedeu com as organizações partidárias civis e dos diversos quadrantes políticos, condicionando transversalmente os vários processos da tomada de decisão, tendo conferido ao nível da Presidência da República, um reforço insubstituível no momento crítico.

No norte e centro do país a confiança foi também restabelecida com voos de reconhecimento e de presença iniciados pela manhã e tarde do dia 25, com aviões T-6/Harvard e Cessna FTB. À noite, a desocupação do COMRAUM, em Monsanto, constituiu-se como ação prioritária dado permitir o restabelecimento da cadeia de comando, por ser a entidade com maior capacidade de decisão na Força Aérea. O impacto psicológico que proporcionaria a recuperação do GDACI, como centro de apoio aos insurretos, confirmou-se com a aceleração da desmobilização dos paraquedistas fora da BETP e a confiança com a retoma da atividade do COMRAUM na direção e controlo efetivo das operações aéreas.

A intervenção foi realizada com eficácia por forças do Regimento de Comandos da Amadora, pelas 19h00, numa ação célere, limpa, altamente desmotivadora para os insurretos e sem que tivessem aparecido as anunciadas forças de reforço, ficando mesmo abandonada no local uma das Chaimites do RALIS. Em apoio aéreo estiveram quatro aviões, sendo dois Fiat G91 e dois Cessna T-37.

Ainda no mesmo dia e à noite foram realizadas missões de vigilância da costa para identificar navios que permitissem o desembarque de fuzileiros. O início da detenção dos insurretos e seus apoiantes levou ao estabelecimento de uma ponte aérea entre Sintra, Lisboa e Porto para o seu transporte para Custóias.

Com a situação no terreno invertida, os elementos da PA saíram do EMFA, pelas 23h00, regressando ao DGAFA e GDACI, onde foram detidos. Na madrugada de 26, os paraquedistas desocuparam as bases, enquanto na BA 6, Montijo, o controlo da unidade foi entregue pelas 10h00 da manhã, saindo as forças paraquedistas para Tancos, durante a tarde.

Ao alvorecer do dia 26, o destacamento de Ovar acionou Fiat G91 para missões de apoio aéreo próximo às Companhias de Comandos para a ação na Calçada da Ajuda. Posteriormente, para estabilização da área foram efetuados também sobrevoos por ALIII e T-6.

ATIVIDADE DAS UNIDADES AÉREAS
25 A 28 DE NOVEMBRO 1975

Esquadra de Reconhecimento Fotográfico e Pesquisa de Recursos (ERFPR) – BA 1	Douglas C-47 Dakota		X 2
	CASA C-212 Aviocar		X 1
Esquadra de Ligação e Apoio Tático (ELAT) / ESQ 22 – BA 2	Reims Cessna FTB 337G		X 13
Esquadra de Transporte Ligeiro (ETL) Transporte Médio (ETM) / ESQ 32 – BA 3	Nord 2502 Noratlas		X 4
Esquadra Operacional de Defesa Aérea (EODA) / ESQ 51 – BA 5	F-86F Sabre		X 2
Esquadra de Helicópteros Ligeiros de Apoio Tático (EHLAT) / Grupo Aéreo de Helicópteros (GAH) – BA 6	SE 3160 Alouette III		X 17
Esquadra de Helicópteros Médios de Apoio Tático (EHMAT) / Grupo Aéreo de Helicópteros (GAH) – BA 6	SA 330 Puma		X 6
Esquadra de Busca e Patrulhamento Marítimo (EBPM) / ESQ 61 – BA 6	Lockeed P2V-5 Neptune		X 3
Esquadra de Aviões de Combate para Apoio Tático (EACAT) / ESQ 62	Fiat G91 R4		X 9
Esquadra de Reconhecimento e Transporte Ligeiro (ERTL) / ESQ 72 – BA 7	Reims Cessna FTB 337G		X 17
Esquadra de Transporte Pesado (ETP) Transportes Aéreos Militares (TAM) – AB 1	Douglas DC-6B		X 12
	Boeing 707-3F5C		X 4
Esquadra de Instrução Básica de Pilotagem (EIBP) – BA 1	Cessna T-37C		X 7
Esquadra de Treino Operacional (Ligação) / ESQ 31 – BA 3	Dornier Do 27 (em desativação)		X 1
Esquadra de Instrução de Helicópteros (EIH) / ESQ 33 – BA 3	SE 3160 Alouette III		X 5
Esquadra de Instrução Básica de Pilotagem (EIBP) / ESQ 71 – BA 7	T-6/Harvard		X 5

Ações aéreas executadas por Unidade Aérea/Aeronave.

Inclui as ações dos meios destacados. (Quantitativos por defeito, em validação)

Tipos de ações. Realizadas de acordo com a respetiva missão e tipologia das esquadras.

Meios aéreos por ação. Número variável entre uma e 20 aeronaves. (Não especificado)

Fig. 3 – Atividades das Unidades aéreas 25-28 de Novembro de 1975

De manhã, com o controlo total das bases aéreas reassumido, de imediato o Destacamento Aéreo de Ovar foi reforçado com Cessna FTB descolados da BA 2, Ota, enquanto os meios aéreos de Tancos foram movimentados para a BA 5, Monte Real.

A atividade operacional continuou sendo realizados ainda voos de intimidação/dissuasão por Fiat G91, no RALIS e no Forte de Almada (neste caso com ameaça real de intervenção se a área não ficasse liberta até às 14h00, o que se verificou após o primeiro passo de tiro em seco sobre o local). Mais tarde, sobre Lisboa, área do RALIS, Beirolas e margem sul do Tejo, incluindo Forte de Almada, uma formação de F-86, da BA 5, Monte Real, executou o mesmo tipo de ação.

O último voo de intimidação/dissuasão do dia 26 de novembro foi efetuado por três Fiat G91, descolados da BA 6, Montijo, que sobrevoaram o Regimento de Infantaria 11, em Setúbal e a Câmara Municipal, no sentido de pressionar as movimentações populares que se mantinham ativas, não obedecendo às autoridades. De seguida prosseguiram para Ovar em reforço do Destacamento Aéreo, que assim ficou com um total de dez aviões Fiat G91 prontos para ação.

No dia 27, os F-86 da BA 5, Monte Real, fizeram uma última ação de intimidação na Escola Prática da Administração Militar, a EPAM, no Lumiar, situação que só veio a ser resolvida já no dia seguinte com a ocupação da unidade por uma força do Regimento de Comandos.

Durante o dia, o número de ações aéreas foi reduzindo mantendo-se uma pressão permanente para a suspensão da insurreição, com a ameaça de utilização do Poder Aéreo e de forças no terreno para tomar a BETP, numa manobra conjunta, com o objetivo da rendição dos paraquedistas ali concentrados, incluindo os que tinham saído da BA 6, Montijo, e DGAFA, Lumiar.

No final do dia 28, após intensas negociações para terminar o conflito, evitando a todo custo a utilização da força e a consequente perda de vidas, os paraquedistas depuseram as armas. Os nove elementos responsáveis pela insurreição foram entregues ao Tenente-Coronel Paraquedista Heitor Almendra, embarcando de seguida em Tancos, num DC-6, com destino ao estabelecimento prisional do Porto. Nesta sequência, a BETP regressou à cadeia de comando legítima com a nomeação do respetivo comandante, o Coronel Paraquedista Horácio Alves de Oliveira.

Síntese Conclusiva

Com base nos elementos conhecidos, a reestruturação do dispositivo e a sua prontidão, ocorrida entre 1974 e 1975, foi o resultado de um longo e contínuo trabalho de organização e reajustamento da Força Aérea para cumprir a missão atribuída.

As alterações constantes na situação político-militar e as atribuições e responsabilidades que lhe foram sendo cometidas, obrigaram à ativação de medidas para assegurar, em função do contexto operacional, a manutenção da capacidade de resposta e cumprir adequadamente as ações militares determinadas através do emprego das suas componentes aérea e aeroterrestre.

Deve ser reiterado que, no universo dos militares da Força Aérea, foram crescendo várias tendências, reflexo das vivências na sociedade civil e que direta ou indiretamente influenciaram a sequência dos acontecimentos. Alguns, para além de analisarem possíveis respostas a ações que viessem a modificar o equilíbrio de forças, num esforço real de resistência, foram aglutinando vontades, alertando e motivando, tendo conseguido que a maioria dos oficiais e sargentos nas diversas unidades base estivessem ao lado da hierarquia, da disciplina e da estabilidade, garantindo coesão e dissuasão quando foi imperativo.

A insurreição dos paraquedistas foi uma surpresa, não por se ter verificado, o que parecia expectável, mas pelo tipo de ação, pela rapidez e a amplitude com que foi executada. Os paraquedistas receberam apoio, direção, coordenação e informação de um reduzidíssimo número de oficiais da Força Aérea e apoios de outras unidades do Exército e da Marinha, o que associado à manipulação de inúmeros sargentos por forças de esquerda e da extrema-esquerda radicais, desequilibraram a unidade BETP, onde se encontrava centrado o comando e controlo da componente aeroterrestre.

A atuação dos sargentos, que assumiram o comando das operações, ao explorarem o clima emocional resultante da propalada “perda de prestígio” após o 11 de Março, e da neutralização da Rádio Renascença, ao fomentar dependências paralelas, inclusive de oficiais de Força Aérea, conduzidas através de processos pouco claros, tornaram-se alvos fáceis de manipulação, que levaram os paraquedistas a participar num ciclo de insubordinação e insurreição conducentes ao 25 de Novembro.

A retrospectiva apresentada, forçosamente limitada, abrange alguns antecedentes para enquadramento do período mais crítico entre 22 e 29 de novembro. Acrescenta-se ainda que, antes destas datas, em nenhuma situação conhecida as unidades aéreas e os seus tripulantes, ou as companhias de paraquedistas, deixaram de cumprir as ordens dos seus superiores hierárquicos, mesmo em situações e circunstâncias de grande sensibilidade e melindre.

Demonstrativo também que, no período em apreço e em ambiente de desordem, elevada agressividade e medo, a degradação induzida nas unidades, a fragilização da cadeia de comando, as divergências interpessoais e a politização vigente, enfraquecendo a disciplina, a coesão e, de alguma forma a própria hierarquia, foi possível à Força Aérea, com prontidão e flexibilidade, cumprir mais de uma centena de ações aéreas envolvendo elevado número de aeronaves.

Reitera-se que, em nenhuma destas ações foi utilizado o armamento disponível, embora os aviões estivessem armados, tendo o efeito dissuasor do Poder Aéreo funcionado e influenciado a tomada de decisões por todos os intervenientes, militares e civis, e o desenrolar das operações no terreno.

A Força Aérea demonstrou possuir oficiais com carisma e liderança e, no conjunto da força, espírito de missão, uma cultura de coesão, obediência à cadeia de comando, disciplina e confiança, num patamar suficiente e que incluiu os diversos níveis hierárquicos – oficiais, sargentos e praças especialistas – os quais garantiram, no imediato, o lançamento das ações aéreas de algumas das suas unidades de base, e depois, na sua totalidade, logo que livres dos constrangimentos a que estiveram sujeitas.

A confrontação militar de 25 de Novembro de 1975 constituiu-se como um evento político-militar de relevância acrescida. Hoje, parece inegável a aceitação de ter sido um ponto de inflexão, ao conter processos revolucionários radicais e ter tornado possível estabilizar a situação através de entendimentos negociados entre alguns dos seus principais intervenientes. Mas também serviu para demonstrar que a liberdade não é garantida e que tem que ser defendida, exigindo a muitos, resistência, coragem e diálogo.

As incertezas quanto à natureza do regime político desvaneceram-se, reafirmou-se a via de normalização democrática, fortalecida com a aprovação da Constituição em 2 de abril de 1976, consolidada com a realização de eleições legislativas a 25 de abril e presidenciais a 27 de junho.

Dias depois, o Destacamento Aéreo, no Aeródromo de Manobra N.º 1, em Ovar, foi desativado, em função da diluição da ameaça e da estabilização das Forças Armadas. As aeronaves Fiat G91 e ALIII, sem alardes públicos, regressaram à BA6 e BA3, respetivamente, Montijo e Tancos, após quase nove meses de alerta permanente, período em que se mantiveram na retaguarda como garantia de segurança dos portugueses.

Fontes

Arquivo Histórico da Força Aérea (AHFA). Espólios Individuais / Coleção Cadernetas de Voo. Arquivo da Defesa Nacional (ADN).

RELATÓRIO DO 25 DE NOVEMBRO DE 1975, Relatório Preliminar. 12 Janeiro 1976, 1.º Volume. Lisboa: Edição Abril, Janeiro 1976.

RELATÓRIO DO 25 DE NOVEMBRO DE 1975, 2.º Volume. Lisboa: Edição ABRIL, Dezembro 1976.

Testemunhos

General Aurélio Benito Aleixo Corbal, Tenentes-Generais António de Jesus Bispo, Fernando de Jesus Vasquez, João Saul Barroso Letras e Rui Alberto Fidalgo Ferreira

Bibliografia

25 de Novembro. *Breve Panorama Gráfico e Noticioso duma Crise*. Lisboa: Terra Livre, 1976.

ALMEIDA, Diniz (1976) – *Ascenção, Apogeu e Queda do M.F.A.*. Lisboa: Edições Sociais, 1.º e 2.º Volume, Janeiro.

ANTUNES, José Freire (1980) – *O Segredo do 25 de Novembro*. Lisboa: Europa-America.

BERNARDO, Manuel Amaro (1999) – *Equívocos e Realidades, Portugal 1974-1975*. Lisboa: Nova Arrancada, 1.º e 2.º Volume, Março.

Agradecimento

Agradeço a todos os que ao longo destes últimos anos contribuíram para a pesquisa desenvolvida com testemunhos e documentação, com referência especial ao Tenente-General Tomé Pinto e na impossibilidade de uma identificação nominal exaustiva.

Anexo

Evocação do 25 de Novembro de 1975



Fig. 4 – Monumento Cinquentenário do 25 de Novembro de 1975.

Decorridos 50 anos sobre a data, a evocação teve lugar no, à época, Aeródromo de Base N.º 1, Maceda, Ovar (atualmente Base Aérea N.º 8), em 27 de novembro de 2025. Para além de uma retrospectiva histórica foram homenageados os participantes presentes, inaugurado o monumento evocativo e descerrada uma placa personalizada dedicada a um dos principais intervenientes.

A evocação constitui-se também como homenagem aos militares e civis que, nessa fase crítica, estiveram presentes, servindo, atuando no ar e nas unidades base ou em operações, na salvaguarda e retoma do caminho desenhado segundo os ideais da alvorada do 25 de Abril.

O monumento, em aço *Corten*, eleva-se do solo num crescendo descentrado em cutelo e forma trapezoidal distinta, imprimindo um movimento ascendente em que o vértice culmina o processo apontando ao infinito. Este material, reconhecido pela sua elevada robustez e durabilidade, simboliza a força, a resistência e a determinação como referenciais intrínsecos aos militares e civis da Força Aérea.

Na sua base, a chapa de aço apresenta um recorte a laser introduzindo transparência e profundidade, cujos contornos inscrevem a data evocada: “25 NOVEMBRO 1975”. No corpo da estrutura, em plano superior, uma formação

de aeronaves estilizadas em voo, identificando as incomparáveis linhas do Fiat G91, representados em silhueta aberta e em número de sete. O setenário, ao corresponder à totalidade de aeronaves e pilotos envolvidos na missão de referência e disponíveis em Maceda, Ovar, não deixa de indicar a harmonia pretendida, antecipando a conclusão de um ciclo numa dinâmica de renovação positiva.

A implantação aproximada do monumento no sentido norte-sul, posiciona a formação dos sete Fiat G91 no rumo adequado para o cumprimento da missão atribuída.

Na parte inferior da estrutura, em nota à direita, uma referência temporal assinala a data da evocação. A meia altura do monumento, destaca-se uma inscrição em letras de aço lacadas a branco, sobressaindo num contraste deliberado com a austerdade do aço *Corten*, a frase que exprime e direciona a homenagem aos que serviram Portugal e os Portugueses:

“Aos militares e civis da Força Aérea que, com prontidão e comprometimento, salvaguardaram os ideais da liberdade e da democracia.”

Estas palavras constituem uma homenagem perene ao resultado das ações empreendidas num período de extrema gravidade para a Nação e para a Força Aérea, conferindo o devido reconhecimento ao seu papel histórico.

O monumento foi concebido pelo Arquiteto Miguel Alves da Conceição e teve a direção, projeto, execução e fiscalização da Direção de Infraestruturas da Força Aérea.



Fig. 5 – Placa personalizada descerrada na sequência da inauguração do monumento, na Base Aérea N.º 8, Maceda, Ovar. 27 de novembro de 2025.

ANTÓNIO MIMOSO E CARVALHO

Natural de Lisboa [janeiro 1953]. Licenciado em Ciências Militares e Aeronáuticas pela Academia Militar. Tenente-general Piloto Aviador.

Diretor de Instrução da Força Aérea e Delegado do CEMFA para a Cooperação Técnico Militar [2002-04], General Comandante da Zona Aérea dos Açores [2004-06]. No EMGFA, chefe da Divisão de Planeamento Estratégico Militar [2006], Adjunto do CEMGFA, acumulando as áreas de Planeamento e de Operações [2007-09], Chefe do Estado-Maior Conjunto [2010]. Director do Instituto de Estudos Superiores Militares, [2011-12]. Presidente da Comissão Histórico Cultural da Força Aérea [2012-19]. Juiz Militar do Supremo Tribunal de Justiça [2014-17]. Na situação de reforma [2019] exerce funções de Assessor para a História e Cultura da Força Aérea.

No âmbito da 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.



Como citar este texto:

CARVALHO, António Mimoso e – Força Aérea no 25 Novembro. Prontidão e Ação – Dossier: Da Retirada Militar do Ultramar ao 25 de Novembro de 1975. [Em linha] Ano V, nº 9 (2025); <https://doi.org/10.56092/SNTT4759> [Consultado em ...]