



Revista  
Portuguesa de  
História  
Militar

Ano VI - n.º 10  
Junho 2026



# Revista Portuguesa de História Militar

Dossier:

Do Sidonismo à “Revolução Nacional” de 28 de Maio de 1926

DO SIDONISMO À “REVOLUÇÃO NACIONAL”  
DE 28 DE MAIO DE 1926



Revista Portuguesa de História Militar  
Ano VI - n.º10

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: Fotografia de Franco Anselmo - O desfile da vitória em Santarém, encabeçado pelo Tenente Teófilo Duarte) - Disponível em: <http://www.eugostodesantarem.pt/textos/historias/a-revolta-de-santarem-janeiro-de-1919>

IMPRESSÃO  
Rainho & Neves – Artes Gráficas

Junho de 2026

Depósito legal: 494794/22

ISSN: 2795-4323

DOI: <https://doi.org/10.56092/KPVY7218>

Todos os direitos reservados

## SERVIÇO AERONÁUTICO MILITAR DO EXÉRCITO PORTUGUÊS (1914-1924)

**Luís Barbosa**

### **Resumo**

Em 1914, a Lei n.º 162 criou a Escola Aeronáutica Militar (EAM), em Vila Nova da Rainha. A EAM tinha uma secção de Marinha anexa, sendo parte do Serviço Militar Aeronáutico do Exército Português, também então criado. A organização do Serviço foi estabelecida em 1918, criando as primeiras tropas aeronáuticas: uma Esquadilha Mista de Depósito e uma Companhia de Aeroesteiros. A EAM mudou então de designação, passando a Escola Militar de Aviação (EMA). Seguiu-se a criação, em 1919, do Grupo de Esquadilhas de Aviação República, aquartelado na Amadora, primeira Unidade operacional do Serviço. Em 1920, a EMA foi transferida, de Vila Nova da Rainha para a Granja do Marquês, perto de Sintra. Em Junho de 1924, na sequência da então designada «Revolta dos Aviadores», o Serviço foi extinto, dando lugar, em Setembro do mesmo ano, à Arma de Aeronáutica Militar, a 5.ª Arma do Exército Português».

**Palavras-Chave:** Aeronáutica; Militar; Escola; Marinha; Aviação; Serviço; Operacional.

### **Abstract**

In 1914, Law No. 162 created the Military Aeronautical School (EAM) in Vila Nova da Rainha. The EAM had an attached Navy section, being part of the Portuguese Army's Aeronautical Military Service, also created at that time. The organization of the Service was established in 1918, creating the first aeronautical troops: a Mixed Depot Squadron and a Company of Aeronautical Engineers. The EAM then changed its name to the Military Aviation School (EMA). This was followed, in 1919, by the creation of the Republic Aviation Squadron Group, quartered in Amadora, the Service's first operational unit. In 1920, the EMA was transferred from Vila Nova da Rainha to Granja do Marquês, near Sintra. In

June 1924, following what was then called the “Aviators’ Revolt,” the Service was dissolved, giving way, in September of the same year, to the Military Aeronautics Branch, the 5th Branch of the Portuguese Army.

**Keywords:** Aeronautics; Military; School; Navy; Aviation; Service; Operational.

## 1. Primórdios da Aeronáutica Militar (1912-1914)

Em 24 de Junho de 1912, o deputado António José de Almeida, que anos mais tarde viria a ser Presidente da República (1919-1923), apresentou, à Câmara dos Deputados, um projecto de lei destinado à criação de um «Instituto de Aviação Militar» e à organização de um «porto aéreo» na margem Sul do rio Tejo. No documento apresentado, o seu autor afirmava, com grande clarividência, «A navegação aérea vai afirmando já hoje o seu extraordinário valor militar, interessando por igual exército e marinha, revolucionando por completo a exploração táctica e estratégica. Até ao presente, já é maravilhosa a importância da aviação que, à porfia, lhe atribuem todas as nações que prezam a sua autonomia, e a que dia a dia novas aplicações surpreendentes se vão juntando».

Na sequência da apresentação daquele projecto de lei, que deu alguma controvérsia na época, foi nomeada, por portaria de 12 de Agosto de 1912, a designada Comissão Militar para «proceder ao estudo das bases para a criação duma escola de aviação, e da escola de balões cativos e dirigíveis». Presidiu a esta comissão o Tenente-Coronel de Engenharia Hermano de Oliveira Júnior, então presidente da direcção do Aero Club de Portugal (criado em Dezembro de 1909). A comissão era composta por 7 membros, sendo 2 oficiais da Armada e 5 oficiais do Exército. Ficou rapidamente reduzida a 6 membros, por doença de um dos oficiais do Exército. Um dos componentes da comissão era o Capitão de Engenharia Pedro Fava Ribeiro de Almeida, um entusiasta da aeronáutica, que era o sócio n.º 1 do Aero Club de Portugal. Em 1911, este oficial tinha sido, durante alguns meses, comandante da Companhia de Aereosteiros, criada na Escola Prática de Engenharia, em Tancos, a 25 de Maio de 1911, pela primeira organização do Exército Português no tempo da República.

Em 30 de Novembro de 1912, a Comissão Militar deu por concluídos os seus trabalhos e apresentou o respectivo relatório, no qual propunha as bases para a organização de uma escola aeronáutica militar, recomendando a sua localização em Alverca.

A Comissão Militar de 1912, analisou as seguintes localizações alternativas para a futura escola:

- Mouchão da Quinta do Alfeite.

- Polígono de Alcochete.
- Propriedade do Vale da Vaca (entre a Chamusca e a Golegã).
- Quinta da Bogalheira (a Norte de Torres Vedras).
- Campo de Alverca.
- Várzea de Almargem do Bispo.
- Várzea da Granja do Marquês.

Foi ainda analisado, mas de forma mais sumária, o campo de Tancos, anexo à Escola Prática de Engenharia.

É interessante verificar, que várias das localizações analisadas vieram a ser mais tarde escolhidas para a implantação de Bases Aéreas da Aeronáutica Militar, o que é revelador da clarividência dos componentes desta comissão.

Como se referiu, a Comissão Militar, no termo do seu trabalho, recomendou Alverca para a localização da escola de aviação, justificando a sua escolha da seguinte forma:

«Nenhum outro, como o campo de Alverca, reúne condições tão recomendáveis para o estabelecimento de um aeródromo militar; bastante extenso, de nível e desembaraçado, confinando com tratos de terreno da mesma natureza, não longe dos mouchões de Alhandra e Póvoa uns e outros prestando-se a aterragens, situado entre o rio Tejo e a linha férrea do Norte, podendo utilizar vantajosamente e em excelente condições estes dois meios de transporte e permitindo por último, a criação de uma única Escola, onde venha a ser ministrada toda a instrução de Aviação, compreendida a dos hidros.»

No final da sua apreciação, a Comissão Militar de 1912 alertava para o seguinte facto: «a aquisição do terreno poderá ser talvez dispendiosa, não só pela sua situação e natureza da sua cultura, mas ainda pela circunstância de se achar arrendado a longo prazo.»

O excelente trabalho da Comissão Militar foi devidamente apreciado, seguindo-se, logo a 7 de Março de 1913, a nomeação de uma nova comissão, para aprofundar os estudos já efectuados. A composição da segunda comissão, que recebeu a designação de Comissão de Aeronáutica Militar, era muito semelhante à da primeira. A 31 de Dezembro de 1913, a nova comissão entregou o relatório final dos seus trabalhos, documento notável que cobria, com concisão e precisão, todos os pontos a ser analisados, nomeadamente: os fins da escola a criar, a sua organização, a instrução a ministrar, os meios aéreos a adquirir e as verbas a despendar. Esta comissão analisou as localizações já do antecedente estudadas e novos locais entretanto visitados. A nova localização, recomendada, foi Vila Nova da Rainha, junto à margem direita do Tejo, em terrenos alugados, pertencentes à quinta do Queimado. Este local, à semelhança de Alverca,

permitiria: «dar-se instrução com os hidroaeroplanos e bem assim utilizar em excelentes condições, como meios de transporte, o rio e mesmo o caminho-de-ferro, quando porventura se estabeleça junto ao campo um apeadeiro».

O apeadeiro preconizado veio, mais tarde, a ser construído e ainda hoje está ao serviço. Vila Nova da Rainha, pequena localidade situada perto da Azambuja, ao km 43 da linha ferroviária Lisboa-Porto (linha do Norte), foi deste modo escolhida para «berço» da Aeronáutica Militar em Portugal.

Em 1914, com base nas propostas da Comissão de Aeronáutica Militar, sendo ministro da Guerra o General Júlio Pereira de Eça (6.º Ministério da República), foi criada, pela Lei 162, de 14 de Maio, a Escola Aeronáutica Militar (EAM), a localizar em Vila Nova da Rainha, como órgão do então designado Serviço Aeronáutico Militar, do Exército Português. A Lei 162, de 14 de Maio de 1914, considerada a «certidão de nascimento» da Aeronáutica Militar em Portugal, foi publicada na Ordem do Exército n.º 12, de 1914, sendo de salientar as seguintes disposições da mesma:

Artigo 1.º - É criada uma escola de aeronáutica, compreendendo os serviços de aviação e aerostação e que se denominará «Escola Aeronáutica Militar».

Artigo 3.º - Para efeitos de instrução fica a Escola subordinada a uma inspecção especial, que se denominará «Inspecção do Serviço Aeronáutico Militar».

Artigo 4.º - Para instrução e serviço especialmente com os hidroaeroplanos e ainda com o material naval indispensável para o funcionamento da Escola haverá anexa à mesma Escola uma secção de marinha.

Conjuntamente com a Escola foi assim criado o Serviço Aeronáutico Militar. A secção de marinha, destinava-se à instrução com hidroaviões, para os futuros pilotos da Armada.

## **2. Serviço Aeronáutico Militar (1914-1924)**

O Serviço Aeronáutico Militar, primeira organização aeronáutica do Exército Português, iniciou a sua actividade, a 1 de Agosto de 1916, com o início da operação da EAM, em Vila Nova da Rainha. O Serviço foi extinto em Junho de 1924, na sequência da designada «Revolta dos Aviadores».

A organização do Serviço Aeronáutico Militar só foi estabelecida em 1918, por intermédio do Decreto n.º 4.529, de 22 de Junho, ainda no decurso da 1.ª Guerra Mundial. O Serviço era constituído por uma Direcção, por uma Comissão Técnica, e pelos seguintes órgãos independentes:

- Escola Militar de Aviação.

- Escola Militar de Aereoestação.
- Tropas Aeronáuticas.
- Parque de Material Aeronáutico.

O primeiro Director do Serviço Aeronáutico Militar, nomeado em 29 de Junho de 1918, foi o Major Castilho Nobre, observador aeronáutico. Morreu prematuramente, em 10 de Abril de 1921, vítima de uma aterragem de emergência do avião em que se deslocava, para participar numa cerimónia militar no mosteiro da Batalha.

É de notar que a organização do Serviço de 1918 mudou a designação da Escola de Vila Nova da Rainha, passando de Escola Aeronáutica Militar (EAM) a Escola Militar de Aviação (EMA).

As Tropas Aeronáuticas criadas nesta organização resumiam-se a duas Unidades, uma de aviação e outra de aerostação, ambas aquarteladas em Alverca: a Unidade de aviação era a Esquadilha Mista de Depósito (EMD); a Unidade de aerostação era a Companhia de Aereosteios (CA). Esta Companhia de Aereosteios dava continuidade à companhia homónima do antecedente existente na Escola Prática de Engenharia, em Tancos, aí criada, em 1911, pela primeira organização do Exército Português no tempo da República. Nesta organização criou-se na Escola Prática de Engenharia um Serviço de Aerostação e Telégrafos sem Fios, a que a companhia estaria adstrita.

A aerostação foi, naturalmente, a primeira actividade aeronáutica do Exército Português, já nele presente no tempo da Monarquia. No regulamento da Escola de Aplicação de Engenharia, publicado em 1886, previa-se a instrução de aerostação no Polígono Militar de Tancos. Três anos mais tarde, a organização do Exército de 1889, estabelecia a existência, na Arma de Engenharia, de uma Inspeção de Serviços Telegráficos de Guerra, de Aerostação e de Pombais Militares.

O Parque de Material Aeronáutico (PMA), também criado em 1918, foi aquartelado em Alverca, juntamente com a EMD e a CA.

Em 1919, o Decreto-Lei n.º 5.141, de 7 de Fevereiro, criou o Grupo de Esquadilhas de Aviação República (GEAR), a primeira Unidade operacional do Serviço Aeronáutico Militar. O GEAR era formado por uma Esquadilha de Combate e uma Esquadilha de Bombardeamento e Observação, sendo aquartelado na Amadora.

Com a activação do GEAR, o Serviço Aeronáutico Militar passou a ter unidades em três lugares distintos: Vila Nova da Rainha, Alverca e Amadora. Este conjunto de três unidades ficou conhecido por «Triângulo Aeronáutico Inicial».

Em 1920, a EMA foi transferida de Vila Nova da Rainha para a Granja do Marquês, Sintra, onde iniciou oficialmente a sua actividade, a 5 de Fevereiro de 1920.

Ainda no ano de 1920, o Decreto-Lei n.º 6.628, de 21 de Maio, criou no campo-pista de Alverca, o Campo Internacional de Aterragem (CIA), para serviço da aviação civil, então ainda inexistente em Portugal.

Em Agosto de 1921, a EMD foi transferida de Alverca para Tancos, criando aí uma nova unidade de Aviação, que foi oficialmente inaugurada no dia 27 de Outubro desse ano.

O Serviço Aeronáutico Militar teve uma vida breve, de cerca de 10 anos. A 3 de Junho de 1924, iniciou-se, no GEAR, na Amadora, a designada «Revolta dos Aviadores», que recebeu a adesão dos oficiais das outras unidades da aeronáutica (Sintra e Tancos) Esta revolta foi despoletada pelo Decreto Lei n.º 9.749, de 30 de Maio de 1924, que determinava que o director da Aeronáutica Militar podia ser um coronel de qualquer Arma ou do Serviço de Estado-Maior. Os homens da Aeronáutica tomaram esta disposição legal como uma afronta e revoltaram-se.



Fig. 1 - Prisão no forte de S. Julião da Barra dos Oficiais envolvidos na «Revolta dos Aviadores», Junho de 1924. Arquivo FAP.

A acção revoltosa foi de curta duração e terminou, a 7 de Junho de 1924, com a rendição dos oficiais participantes. Nesta data estes foram conduzidos, sob prisão, ao presídio militar então existente no Forte de S. Julião da Barra, em Oeiras. Só não foram presos 3 oficiais pilotos, o Major Sousa Maya, dado ser deputado e beneficiar de imunidade parlamentar, e os Capitães Brito Paes e Sarmiento de Beires, que se encontravam a realizar a viagem aérea Portugal-Macau, primeira grande viagem empreendida pelos pilotos do Exército Português.

A «Revolta dos Aviadores» teve como consequências a extinção do Serviço Aeronáutico Militar, por Decreto de 14 de Junho de 1924, e a criação, na mesma data, da Comissão de Reorganização dos Serviços Aeronáuticos. A 28 de Junho, os oficiais prisioneiros foram amnistiados, indo-se apresentar nas suas Armas de origem, a aguardar a reorganização da aeronáutica militar. A 6 de Julho de 1924, em consequência da revolta, deu-se a queda do 40.º Ministério da República, presidido pelo Capitão Álvaro Xavier de Castro, que aprovara o diploma que originou a revolta.

No decurso dos seus trabalhos, a Comissão de Reorganização dos Serviços Aeronáuticos, propôs à Marinha a fusão numa única instituição, da Aeronáutica Militar e da Aeronáutica Naval. A proposta apresentada foi rejeitada pela Marinha. Em resultado do trabalho da referida comissão, foi criada, a 16 de Setembro de 1924, sendo Ministro da Guerra o General Vieira da Rocha (41.º Ministério da República), a Arma de Aeronáutica Militar, a 5.ª Arma do Exército Português. Três dias antes deste acontecimento, tinham chegado a Lisboa os aviadores Brito Paes, Sarmento de Beires e Manuel Gouveia, regressados de Macau, no termo da sua memorável viagem aérea a esse território português na China.

### **3. Escola Aeronáutica Militar (1916-1918) / Escola Militar de Aviação (1918-1920). Vila Nova da Rainha**

A EAM, que iniciou a sua actividade, em 1916, em Vila Nova da Rainha, foi a primeira unidade aeronáutica de Portugal. A Escola ficou instalada na Quinta do Queimado, a Sul de Vila Nova da Rainha, num terreno de cerca de 95 hectares, alugado pelo Estado por um período de cinco anos. Os trabalhos de construção da EAM iniciaram-se a 5 de Abril de 1915, sendo a Unidade inaugurada em, 1 de Agosto de 1916, data da sua primeira Ordem de Serviço.



Fig. 2 - Hangares da EAM de Vila Nova da Rainha. Arquivo FAP.

O terreno da Escola era atravessado pela linha de caminho de ferro Lisboa-Porto (linha do Norte), pelo que as suas instalações se subdividiam em dois grupos, um a Oeste da linha férrea, destinado ao pessoal, e outro a Leste da mesma linha, estendendo-se até ao rio Tejo, destinado ao apoio ao aeródromo. Nesta parte do terreno existiam três hangares, de 20m x 40m, e quatro oficinas de 6m x 12m. Estava definida uma pista, situada na parte Leste da propriedade, cortando-a na diagonal, tendo uma orientação aproximada Norte-Sul e uma extensão de cerca de um quilómetro. Nesta parte do terreno existiam duas valas de drenagem, que foram tapadas com painéis de madeira, para permitir a passagem dos aviões sobre as mesmas.

O primeiro comandante da Unidade foi o Tenente-Coronel de Engenharia Hermano de Oliveira Júnior, que já tinha presidido à Comissão Militar de estudo de 1912 e à Comissão de Aeronáutica Militar, de 1913, que lhe sucedeu. O primeiro responsável pela manutenção dos aviões da EAM foi o então Capitão de Engenharia Pedro Fava Ribeiro de Almeida, que também integrou as duas referidas comissões. Este oficial especializou-se em engenharia aeronáutica na universidade de Lausanne, na Suíça, tendo sido assim o primeiro engenheiro aeronáutico português.

Os instrutores do primeiro curso de pilotagem ministrado na EAM foram os 11 pioneiros da nossa aeronáutica militar, que se especializaram em escolas de pilotagem no estrangeiro. Destes pioneiros, 2 eram oficiais da Armada e 9 eram oficiais do Exército. As suas identidades eram as seguintes:

- Oficiais da Armada: 1.º Tenente, da classe de Marinha, Sacadura Cabral, Guarda Marinha, da classe de Administração Naval, Joaquim Caseiro.
- Oficiais do Exército: Capitão de Cavalaria Cifka Duarte; Tenente de Cavalaria Xavier Aragão; Alferes de Cavalaria Salgueiro Valente; Alferes de Infantaria Carlos Beja; Tenente de Infantaria Santos Leite; Tenente de Cavalaria Monteiro Torres; Tenente de Cavalaria Sousa Maya; Alferes de Cavalaria Lelo Portela; Capitão de Artilharia Norberto de Guimarães.

Dos 9 oficiais do Exército citados, 6 eram de Cavalaria.

A instrução de pilotagem recebida no estrangeiro por estes oficiais pioneiros foi diversa. Formaram 4 grupos, que tiveram os seguintes destinos:

- 1.º Grupo: Grupo de 4 oficiais, formado por Cifka Duarte, Xavier Aragão, Salgueiro Valente e Carlos Beja. O grupo seguiu para os EUA, para frequentar a Signal Corps Aviation School, em S. Diego, na Califórnia. Quando se encontravam em instrução, a 9 de Março de 1916, a Alemanha declarou guerra a Portugal. Dado os EUA serem, nessa data, um país neutro, este grupo teve de deixar a escola militar americana. Seguiu para França, onde prosseguiu a sua instrução no Centre d'Aviation Militaire de Chartres, vindo a concluí-la na escola de Juvisy.

- 2.º Grupo: Grupo de 2 oficiais, formado por Sacadura Cabral e Santos Leite. Os dois oficiais começaram a sua instrução no Centre d'Aviation Militaire de Chartres, em França. De seguida separaram-se. Sacadura Cabral seguiu para St. Raphael, para se especializar em hidroaviões e Santos Leite terminou a sua formação em Pau, também em França.
- 3.º Grupo: Grupo de 3 oficiais, formado por Monteiro Torres, Sousa Maya e Lelo Portela. O grupo seguiu para Inglaterra, onde iniciou a sua instrução na escola de aviação civil Ruffy-Baumann, que trabalhava para o Royal Flying Corps. Completou a sua formação na Escola Militar de Northolt, do referido Royal Flying Corps.
- 4.º Grupo: Grupo de 2 oficiais, formado por Joaquim Caseiro e Norberto de Guimarães. Os dois oficiais seguiram para França. Joaquim Caseiro fez toda a sua formação em Ambérieu, enquanto que Norberto de Guimarães passou sucessivamente pelas escolas de Tours, Chateauroux, Cazaux e Pau.

O regresso a Portugal dos oficiais especializado deu-se de forma desfasada no tempo, consoante iam obtendo as suas licenças aeronáuticas.

O primeiro responsável pela instrução de pilotagem da EAM, foi o 1.º Tenente da Armada, Sacadura Cabral. O primeiro voo realizado no aeródromo de Vila Nova da Rainha, teve lugar no dia, 17 de Julho de 1916, dias antes da inauguração oficial da EAM. Foi realizado pelo Tenente Santos Leite, no avião de fabrico francês Deperdussin B, que tinha sido oferecido ao Exército Português, em 28 de Setembro de 1912, pelo Coronel Albino Costa, do Exército do Brasil, nascido em Sever do Vouga e emigrado para o Brasil em criança. Mais tarde, as asas deste avião foram cortadas, passando o mesmo a ser utilizado apenas como um «rolador», ou como um «pinguim», como então se dizia na gíria aeronáutica, para os instruídos treinarem a rolagem dos aviões no solo.



Fig. 3 - Aeronave Farman F-40. Arquivo FAP.

No que se refere a meios aéreos, a EAM recebeu, em Agosto de 1916, dois aviões Farman, MF 11. No mês de Outubro seguinte, recebeu cinco aviões Farman F-40, dois Caudron G.3 e um Morane Saulnier tipo H, vindos de França a bordo do vapor «Garonne». Mais tarde, já em Janeiro de 1917, a Escola recebeu dois hidroaviões Franco-British Aviation (F.B.A) tipo B, para a Secção de Marinha da Escola, destinada à instrução com este tipo de aeronaves. Ainda em 1917 foram recebidos dois aviões Nieuport, tipo 10. A2.



Fig. 4 - Aeronave Caudron G.3. Arquivo FAP.

O primeiro curso de pilotagem realizado na EAM ficou conhecido para a posteridade como o «Curso Histórico de Vila Nova da Rainha». Teve início em 2 de Novembro de 1916 e foi frequentado por 16 oficiais, sendo instrutores os pioneiros da nossa aviação militar, especializados no estrangeiro. Os componentes do «Curso Histórico de Vila Nova da Rainha» (com excepção de 3) receberam as suas licenças de pilotagem (brevets) das mãos do Tenente-Coronel Hermano de Oliveira Júnior, Comandante da EAM e Presidente da Direcção do Aero Club de Portugal. Este oficial actuou na circunstância, como representante da Federação Aeronáutica Internacional, em cerimónia solene realizada no salão Algarve, da Sociedade de Geographia de Lisboa, na noite de 10 de Maio de 1917.



Fig. 5 - Curso Histórico de Vila Nova da Rainha. Em 1.º plano os instrutores, em 2.º plano instruídos. Arquivo FAP.

Os 13 oficiais que receberam as suas licenças de pilotagem nessa sessão memorável foram os seguintes: 2.º Tenente, da classe de Marinha, Azeredo de Vasconcelos; do Exército, Capitão de Cavalaria Joaquim Ramires, Tenente de Engenharia Sarmento de Beires, Tenente de Cavalaria Sousa Gorgulho, Tenente de Cavalaria João de Moura, Tenente de Infantaria Luis da Cunha e Almeida, Tenente de Infantaria António da Cunha e Almeida, Alferes de Cavalaria Paiva Simões, Alferes de Infantaria Pereira Gomes Jr, Tenente de Infantaria Ferreira Chaves, Alferes Picador Rosário Gonçalves, Tenente de Infantaria Duvalle Portugal e Tenente de Engenharia Castro e Silva.

A Cavalaria e a Infantaria foram as Armas mais representadas neste curso, sendo de assinalar a presença de dois Engenheiros. Destes componentes do «Curso Histórico de Vila Nova da Rainha» destacamos os seguintes:

- 2.º Tenente da Armada, Azeredo de Vasconcelos. Desaparecido no mar, em 23 de Agosto de 1918, em missão de patrulhamento, ao largo do cabo da Roca.
- Tenente de Engenharia, Sarmento de Beires. Piloto das duas grandes viagens aéreas que protagonizou: a viagem aérea de Portugal a Macau, em 1924, e a 1.ª Travessia Aérea Nocturna do Atlântico Sul, em 1927.
- Alferes de Cavalaria, Jorge Gorgulho. Morto em acidente aéreo, em Setembro de 1917, em Mocímboa da Praia, ao serviço da Esquadilha Expedicionária a Moçambique.

Terminado o primeiro curso de pilotagem, a EAM contribuiu de imediato para o esforço de guerra de Portugal durante a 1.ª Guerra Mundial, tanto no Teatro de Operações em França, como no Teatro de Operações de Moçambique.

Grande parte dos pioneiros e dos membros do «Curso Histórico de Vila Nova da Rainha» seguiram para França, para integrar o que seriam os Serviços de Aviação do Corpo Expedicionário Português (CEP). Comandava estes Serviços o Capitão Norberto de Guimarães, um dos onze pioneiros da nossa aeronáutica militar.

A Ordem de Comando n.º 1 dos Serviços de Aviação do CEP, de 15 de Dezembro de 1917, determinava a formação de um grupo de 3 esquadilhas (uma de caça e duas de regulação de tiro de artilharia), com um total de 23 pilotos. Os aviões das esquadilhas a formar seriam cedidos pela Inglaterra. Este fornecimento não foi cumprido. Nestas circunstâncias, foi determinado que o pessoal dos Serviços de Aviação do CEP regressasse a Portugal, com excepção dos pilotos que já se encontravam na última fase da instrução, prontos a integrar, ou já integrados, em esquadilhas francesas da frente. Nestas Esquadilhas executavam missões operacionais, a par dos pilotos franceses das mesmas.

A integração dos pilotos portugueses nas esquadilhas francesas da frente, foi, em síntese, a seguinte:

- Esquadilha SPA 65 (Esquadilha das Cegonhas) – Monteiro Torres (admissão a 2-11-1917). Abatido em combate aéreo a 19-11-1917.
- Esquadilha SPA 124 (Esquadilha Lafayette) – Santos Leite, Sousa Maya e Lelo Portela (admissão a 17-11-1917).
- Esquadilha N 158 – José Ramires e João Valente (admissão em Janeiro de 1918).
- Esquadilhas SAL 18 e SOP 278 – Eduardo Moreira e Pedro Silveira (admissão a 3-2-1918).
- Esquadilha SOP 208 – José Cabrita (admissão a 7-2-1918). Seria gravemente ferido na batalha de Aisne, a 14-2-1918.
- Esquadilha SOP/SAL 263 – Ulisses Alves e Pereira Gomes (admissão a 25-4-1918).
- Esquadilha SPA 79 (Esquadilha Os Lobos) – António Almeida e Luis Almeida (admissão a 12-5-1918).

Estes oficiais, num total de 13, tiveram um comportamento muito meritório, ao serviço das esquadilhas francesas da frente em que se integraram, sendo condecorados, tanto pela França, como por Portugal. O Capitão Óscar Monteiro Torres, abatido em combate aéreo, em 19/11/1917, veio a falecer, no dia imediato, num hospital alemão de campanha, vítima dos ferimentos sofridos. O piloto português que acabou por ter maior experiência operacional nas esquadilhas da frente, foi Lelo Portela, que se manteve na SPA 124, até 29/6/1918.



Fig. 6 - Capitão-Aviador Óscar Monteiro Torres. Serviços de Aviação do C.E.P. (França) 1917. Arquivo FAP.



Fig. 7 - Alferes-Aviador Jorge Gorgulho, realizou em Mocímboa da Praia, o primeiro voo de um português em África. Arquivo FAP.

De França, regressou a Portugal um conjunto de pilotos e de observadores aeronáuticos em número bastante superior aquele que para aí partira, devido ao facto de vários oficiais se terem especializado, quer em França, quer na Grã-Bretanha. Neste país especializaram-se observadores aeronáuticos, enquanto em França se especializaram pilotos. Um conjunto alargado de sargentos portugueses especializaram-se, também em França, como mecânicos aeronáuticos. Parte destes, à semelhança dos oficiais pilotos, serviu também em esquadrilhas francesas da frente.

Segundo o relatório apresentado no final da sua missão pelo comandante dos Serviços de Aviação do CEP, Capitão Norberto Guimarães, estavam apresentados nesses Serviços 37 oficiais pilotos aviadores, dos quais um faleceu em combate, um ficou incapacitado, por desastre em serviço e um terceiro foi considerado inapto. Dos 37 pilotos apresentados, 9 eram capitães, 12 tenentes e 16 alferes. Quanto a observadores aeronáuticos, estavam apresentados 14 oficiais, todos eles alferes, dos quais 7 vieram a tirar, mais tarde, o «brevet» de pilotos aviadores. Daqui se conclui que, apesar de 13 pilotos apenas terem estado integrados em esquadrilhas francesas da linha da frente, a presença dos Serviços de Aviação do CEP em França, foi muito importante para a Aeronáutica Militar portuguesa. Meia centena de oficiais (pilotos e observadores aeronáuticos) teve contacto directo, do que mais avançado existia, naquele tempo, no domínio da Aeronáutica Militar. O mesmo se pode afirmar, no que respeitava a sargentos mecânicos, que tiveram uma experiência adquirida em circunstâncias análogas às dos oficiais, com parte deles colocados em esquadrilhas francesas da frente.

A Escola de Vila Nova da Rainha mobilizou também a Esquadrilha Expedicionária a Moçambique (EEM), composta por três pilotos, três

observadores aeronáuticos e três mecânicos, todos voluntários. A EEM dispunha de três aviões Farman F 40, pelo que seguiram também para Moçambique dois mecânicos franceses da casa Farman. A esquadrilha partiu de Lisboa, por via marítima, em 3 Julho de 1917. Da EEM fazia parte o Alferes piloto Jorge Gorgulho, que faleceu no seu segundo voo em Moçambique, a 8 de Setembro de 1917, em Mocímboa da Praia, vítima de um acidente com o seu avião.



Fig. 8 - Esquadrilha Expedicionária a Moçambique, Mocímboa da Praia (1917). Arquivo FAP.

Durante a estadia em França do pessoal do Serviço de Aviação do CEP, ficaram na Escola de Vila Nova da Rainha apenas dois oficiais pilotos Cifka Duarte e Carlos Beja, o que foi suficiente para formarem mais dois pilotos, o Alferes Jorge Ávila e o Sargento João dos Santos, que foi, durante cerca de 20 anos, o único sargento piloto da Aeronáutica Militar.

Durante o ano de 1917, apresentaram-se na EAM, em Vila Nova da Rainha, vindos de França, três oficiais da Armada, que tinham obtidos os seus brevets de pilotagem em Chartres e especializações em hidroaviões em St. Raphael. Eram eles os 1.º Tenentes Adolfo Trindade, Ferreira Rosado e Santos Moreira. A sua estadia na EAM foi de curta duração. Em Dezembro de 1917, após a criação do Serviço de Aviação da Armada, todo o pessoal da Armada colocado na EAM e os seus dois hidroaviões F.B.A. tipo B, seguiram para o Centro de Aviação Marítima (CAM) de Lisboa, criado na doca do Bom Sucesso.

Como já foi referido, em Junho de 1918, devido à organização então estabelecida para o Serviço Aeronáutico Militar (Decreto n.º 4.529), a designação da Escola de Vila Nova da Rainha alterou-se, passando de Escola Aeronáutica Militar (EAM) a Escola Militar de Aviação (EMA).

Mais tarde, já no final de 1918, seguiu uma Esquadrilha Expedicionária para Angola (EEA), também formada por pessoal voluntário. Os aviões de que a EEA dispunha foram comprados em França, sob a orientação de Sacadura Cabral. Foram comprados aviões bimotores Caudron G.4. Quando chegaram a Angola

já não havia guerra. As forças alemãs da África Ocidental Alemã (actual Namíbia) já há muito se tinham rendido às forças inglesas provenientes da África do Sul, então uma colónia britânica.

A estadia da EMA em Vila Nova da Rainha, foi de curta duração. O local era considerado insalubre e, a partir do momento da saída dos hidroaviões da Armada para o CAM de Lisboa, em Dezembro de 1917, a necessidade de a Escola se situar junto a um plano de água deixou de existir.

Em 1919, foi decidido transferir a EMA de Vila Nova da Rainha para outro local. Esta decisão resultou da conjugação de 3 factos. O arrendamento dos terrenos da Escola em Vila Nova da Rainha aproximava-se do seu final. O local de implantação da Escola era insalubre. A Escola já não necessitava de se situar junto a um plano de água, dado os hidroaviões da Armada terem sido transferidos para o CAM de Lisboa, na doca do Bom Sucesso.

O novo local escolhido para a EMA foi a várzea da Granja do Marquês, entre Algueirão e Sintra, um dos locais avaliados pelas duas comissões que, nos anos de 1912 e 1913, estudaram a criação de uma escola de Aeronáutica Militar. Neste local existira, do antecedente, um estabelecimento experimental e de ensino agrícola.

No final do ano de 1919, deu-se a primeira aterragem de um avião nos terrenos da futura Unidade, para verificação das possibilidades da futura pista. O avião era pilotado pelo Alferes Oliveira Viegas (brevetado em França), que mais tarde seria instrutor da Escola, acompanhado pelo Alferes David Simões, observador aeronáutico.

Apesar da sua curta existência, a Escola de Vila Nova da Rainha teve quatro comandantes, sendo o último o Capitão Cifka Duarte, um dos pioneiros da aeronáutica militar e que foi o primeiro oficial piloto-aviador a comandar uma unidade da Aeronáutica do Exército. Foi com ele que se deu a transição da EMA de Vila Nova da Rainha para a Granja do Marquês.

É de realçar que, em 2016, por ocasião da passagem do centenário do início de actividade da EAM em Vila Nova da Rainha, foi inaugurado no local da mesma, um monumento comemorativo, cumprindo-se assim o DEVER DE MEMÓRIA para com aqueles que aí serviram, que foram os iniciadores da gesta da Aeronáutica Militar em Portugal.

#### **4. Escola Militar de Aviação (1920-1924), Sintra**

Em Fevereiro de 1920, a EMA foi transferida para a Granja do Marquês em Sintra, onde deu origem, dezassete anos mais tarde, pela «reforma do Exército de 1937», à Base Aérea de Sintra. Os hangares pré-fabricados existentes em Vila Nova da Rainha, foram desmontados e seguiram para as novas instalações da

EMA, na Granja do Marquês, com exceção de um hangar que seguiu mais tarde para a unidade da aeronáutica que foi criada em 1921, em Tancos.

A 5 de Fevereiro de 1920, chegou aos terrenos da Granja do Marquês, vindo de Vila Nova da Rainha, um primeiro grupo de militares da EMA, sob o comando do Major Cifka Duarte, que foi o primeiro comandante da Unidade na sua nova localização, vindo a exercer estas funções até 1925. A primeira Ordem de Serviço (O.S.) da EMA em Sintra, foi a O.S. n.º 36 do ano de 1920. Dada a inexistência de alojamentos para o pessoal, as praças ficaram de início instaladas em tendas, enquanto os oficiais iam pernoitar no Hotel Netto, em Sintra.

No início de Março de 1920, chegou à Unidade o Capitão de Engenharia Henrique Mora, para dirigir a construção das novas instalações da Escola. Na fase inicial dos trabalhos, foi preparada uma pista de 400 m de comprimento, onde aterrou, a 27 de Maio de 1920, o primeiro avião vindo de Vila Nova da Rainha, um Farman 5, pilotado pelo 1.º cabo, graduado em sargento, João dos Santos. Este militar foi, durante cerca de 20 anos, o único sargento piloto da Aeronáutica Militar.

A 1 de Julho de 1920, iniciou-se o primeiro curso ministrado na EMA já em Sintra. Foi um curso de observadores aeronáuticos, que terminou no mês de Setembro seguinte, tendo-se formado o Tenente Pinheiro Correia, do GEAR, que foi um dos oficiais da Esquadilha Expedicionária a Moçambique de 1917, e o Alferes Dias Leite, do Serviço de Administração Militar, que era o tesoureiro da Unidade.

A 13 de Julho de 1920, foram recebidos na Unidade 6 aviões Nieuport tipo 80E.

A 12 de Outubro de 1920, teve início o primeiro curso de pilotagem ministrado em Sintra, tendo como aviões de instrução os Caudron G.3. Este curso foi frequentado por 6 oficiais (3 de Cavalaria, 2 da Artilharia e 1 de Administração Militar). Em Fevereiro de 1921, 5 deles concluíram o curso com aproveitamento. Os instrutores deste curso foram os Capitães Alfredo Sintra e Carlos Beja, o Tenente Lelo Portela e o Alferes Oliveira Viegas. Largos anos mais tarde, Alfredo Sintra foi o primeiro oficial piloto-aviador que ascendeu ao posto de general.

Em 1922, por intermédio do Decreto n.º 8.414, de 25 de Setembro, foi publicado o Regulamento da Escola Militar de Aviação. O artigo 1.º do regulamento, indicava que a EMA era «essencialmente um estabelecimento de Instrução». O ponto 4 do artigo 2.º abria a Escola à sociedade civil, indicando que uma das finalidades da EMA era «Ministrar o curso de piloto-aviador civil, enquanto não houver no País qualquer escola onde possa ser ministrado esse curso». O artigo 3.º do regulamento indicava que a EMA, para o desempenho da sua finalidade primária, dispunha de uma Divisão de Instrução, que compreendia: aeródromo, hangares, carreiras de tiro, gabinetes fotográfico e topográfico, museus salas de

aula, um posto meteorológico e um pombal. Antes das comunicações TSF, os pombos correios constituíam o meio que permitia a comunicação entre o avião em voo e a sua base no terreno.

Em Maio de 1924, pelo Decreto n.º 9.510, foram considerados de utilidade pública e expropriados os terrenos e as instalações da quinta da Granja do Marquês, incluindo o seu palácio com ermida, o aqueduto de abastecimento de água ao palácio e as dependências do mesmo, o que permitiu a ampliação da Unidade. O palácio expropriado tornou-se a messe de oficiais da Unidade.

## **5. Tropas Aeronáuticas. Parque de Material Aeronáutico e Campo Internacional de Aterragem (1918 -1924), Alverca**

A organização do Serviço Aeronáutico Militar, de Junho de 1918 (Decreto n.º 4.529), previa a instalação em Alverca, de Tropas Aeronáuticas e do PMA.

As Tropas Aeronáuticas seriam constituídas por unidades de aviação e unidades de aerostação seguidamente apresentadas.

### **Unidades de Aviação**

Só se previa em Alverca uma unidade de aviação, a EMD, que tinha como missão:

- Manter o treino dos aviadores, observadores aeronáuticos e mecânicos não presentes em qualquer outro estabelecimento de aviação.
- Preparar a organização de futuras unidades esquadrilhas.

A EMD iniciou a sua actividade em Alverca, em 1919, com dois aviões de instrução Caudron G.3, oriundos da Escola de Vila Nova da Rainha. O primeiro comandante da EMD foi o Capitão Teófilo Ribeiro da Fonseca, brevetado em França.

Em Agosto de 1921, ainda sob o comando do Capitão Ribeiro da Fonseca, a EMD foi transferida, de Alverca para Tancos, constituindo aí como que o germe da futura Base Aérea de Tancos, criada, anos mais tarde, pela «reforma do Exército de 1937».

A EMD manteve-se em Tancos até ao final da existência do Serviço Aeronáutico Militar, em 1924.

### **Unidades de Aerostação**

Quanto a unidades de aerostação, a organização do Serviço Aeronáutico Militar, de 1918, determinava a continuação da existência da CA, criada em Tancos, em 1911, pelo Decreto de 25 de Maio, que estabeleceu a primeira

organização do Exército Português do tempo da República. Esta organização criou o Serviço de Aerostação e Telégrafo sem Fios, do Exército, que compreendia uma Companhia de Aerosteiros. A Lei n.º 162, de 1914, que criou, 3 anos mais tarde, a EAM, em Vila Nova da Rainha, indicava que a EAM compreendia não só os serviços de Aviação, mas também os de Aerostação.

A CA ficou aquartelada em Alverca, a partir de 1918. Foi aí que teve lugar, a 5 de Fevereiro de 1922, os primeiros saltos em paraquedas executado por militares portugueses. Foram seus protagonistas o Capitão Mário Costa França e o Tenente José Machado de Barros, 1.º e 2.º comandantes da Companhia de Aerosteiros, ambos oficiais da Arma de Engenharia, com a especialidade de pilotos de aerosteiros.

### **Parque de Material Aeronáutico (PMA)**

A organização do Serviço Aeronáutico Militar, de 1918, criou o PMA, a localizar em Alverca. O PMA começou a ser organizado na EMA, em Vila Nova da Rainha. Daí seguiu para Alverca, onde iniciou a sua actividade a 12 de Dezembro de 1918. Este estabelecimento militar tinha como missão:

- Guardar, conservar, reparar, construir e fornecer material aeronáutico.
- Ministrando instrução aos artífices especialistas.

O primeiro comandante do PMA em Alverca, foi Pedro Fava Ribeiro de Almeida, já então Major Engenheiro Aeronáutico, que se manteve nessas funções até Maio de 1922, dando ao PMA um impulso decisivo rumo ao futuro.

Inicialmente o Parque só dispunha de barracas feitas com as madeiras dos caixotes em que estavam acondicionados os componentes dos aviões que eram recebidos. Por esta razão o povo de Alverca chamava jocosamente ao Parque, a «Feira do Major».

O PMA desenvolveu-se rapidamente, no sentido de começar a construir, sob licença, aviões e outro material aeronáutico. O primeiro avião produzido pelo PMA foi um Caudron G.3, que executou ensaios de voo em Agosto de 1922. A este Caudron G.3 seguiram-se mais 49 aviões do mesmo tipo, perfazendo assim um total de 50 aviões. O primeiro piloto experimentador de aviões do PMA foi o Tenente piloto-aviador Santos Leite. A decisão então tomada, de produzir aviões e outro material aeronáutico em Portugal, foi da maior importância. Permitiu à Aeronáutica Militar economias consideráveis ao longo do tempo e criou uma grande fonte de emprego na região.

Para além da construção de aviões, o PMA procedia à montagem de aviões recebidos do estrangeiro, normalmente por via marítima, e à reparação de aviões acidentados. A primeira frota recebida e montada no Parque foi a frota dos aviões de instrução Avro 504 K, começada a receber em Maio de 1924.

Em 1926, dois anos após a extinção do Serviço Aeronáutico Militar, o PMA deu lugar às Oficinas Gerais de Material Aeronáutico.

### **Campo Internacional de Aterragem**

Em 1920, o Decreto n.º 6.628, de 21 de Maio, determinou que o campo-pista de Alverca, construído em 1919, para servir o PMA e a EMD, passasse a constituir um Campo Internacional de Aterragem (CIA), sob controlo militar. O CIA foi utilizado, até 1936, pela aviação civil proveniente do estrangeiro. Nesse ano, o tráfego aéreo civil foi transferido para o aeródromo da Escola de Aviação da Granja do Marquês, em Sintra. O tráfego no CIA começou a ter alguma regularidade a partir de Maio de 1927, com o início da operação da empresa SAP-Serviços Aéreos Portugueses.

## **6. Grupo de Esquadrilhas de Aviação República (1919-1924), Amadora**

Antes da criação do GEAR, na Amadora, já esta povoação tinha sido palco de um acontecimento aeronáutico de relevo, tendo-se aí realizado, em 18 de Março de 1917, uma festa que incluiu demonstrações aeronáuticas. À festa assistiu o Presidente da República Dr. Bernardino Machado. As demonstrações aeronáuticas foram efectuadas pelos dois oficiais da Armada instrutores da EAM de Vila Nova da Rainha, o 1.º Tenente Sacadura Cabral e o Guarda-Marinha Joaquim Caseiro. As suas actuações suscitaram, naquele dia memorável, o entusiasmo da numerosa assistência.

O GEAR foi criado pelo Decreto n.º 5.141, de 7 de Fevereiro de 1919. Era um grupo misto de esquadrilhas, autónomo, formado por uma Esquadrilha de Combate e uma Esquadrilha de Bombardeamento e Observação. Foi a primeira unidade operacional da Aeronáutica Militar do Exército. A Esquadrilha de Combate recebeu a designação Esquadrilha Capitão Óscar Monteiro Torres, em homenagem a este heroico aviador, abatido em combate, em França.

O primeiro comandante do GEAR foi o Major piloto-aviador António de Sousa Maya, um dos pioneiros da Aeronáutica Militar. Foi este oficial que, em 1919, esteve na origem da adopção da Cruz de Cristo como insígnia da aviação militar portuguesa. No ano seguinte, em 1920, foi oficializada esta mesma insígnia.

A Esquadrilha de Combate tinha 12 pilotos e 28 mecânicos, sendo dotada de 6 aviões de caça SPAD S.VIIC 1. A Esquadrilha de Bombardeamento e Observação tinha 9 pilotos, 9 observadores aeronáuticos e 20 mecânicos, sendo dotada de 10 aviões bombardeiros Breguet Br-14A2.



Fig. 9 - Esquadilha de Combate Spad 7. Arquivo FAP.



Fig. 10 - Esquadilha de Bombardeamento e Observação Breguet 14 A2.

Os meios aéreos atribuídos ao GEAR eram excedentes da 1.ª Guerra Mundial. Na altura foram recebidos mais 6 aviões de caça SPAD S.VIIC 1, que foram atribuídos, anos mais tarde, à unidade de caça que se constituiu em Tancos.

A Unidade da Amadora teve uma existência de cerca de 20 anos, apenas. No entanto, desempenhou um papel notabilíssimo na afirmação da Aeronáutica no nosso País, chegando a ser referida como a «Meca da Aviação» em Portugal.

A Amadora, durante as décadas de 20 e 30 do século XX, foi o local de partida de uma série de grandes viagens aéreas, estabelecendo as primeiras ligações aéreas entre Portugal continental e o Ultramar.

No tempo do Serviço Aeronáutico Militar, iniciaram-se na Amadora as duas viagens aéreas seguintes:

### **1920 – Tentativa de ligação à Madeira.**

A tentativa de ligação à Madeira foi realizada, a 18 de Outubro de 1920, pelos pilotos Brito Paes e Sarmento de Beires, num avião Breguet Br-14A2, da Esquadilha de Bombardeamento e Observação, a que deram o nome de

«Cavaleiro Negro». Atingiram a ilha da Madeira, não tendo sido possível aterrar devido ao nevoeiro. No regresso, o avião teve de amarar, na iminência do esgotamento de combustível. A amaragem foi feita junto de um navio inglês avistado pelos pilotos. Foram recolhidos a cerca de 500 km de Lisboa. O navio desviou a sua rota e aproou a Lisboa. Ao largo da barra do Tejo os dois pilotos foram transferidos para um navio da nossa Armada, que aí os esperava, com vários aviadores da Marinha e do Exército, que os foram felicitar.

Estima-se que os aviadores tenham percorrido uma distância de cerca de 1.500 km.

Esta viagem foi efectuada com a anuência do Comandante da Unidade, mas sem autorização do Ministério da Guerra. Os aviadores estiveram para ser punidos, mas acabaram por ser louvados. O louvor que lhes foi atribuído era do seguinte teor:

«Louvados o capitão de Infantaria aviador António Jacinto da Silva Brito Pais e o tenente de Engenharia aviador José Manuel Sarmiento de Beires pela magnífica prova de audácia que deram, tentando um raid aéreo à ilha da Madeira e em que se não conseguiram a realização do seu objectivo, contudo bem alto afirmaram as raras qualidades de intrepidez e valentia que classificam os aviadores e praticaram um feito que extraordinário realce veio dar á aviação e honra e lustre ao Exército».

#### **1924 – Amadora- Macau (com partida oficial de Vila Nova de Milfontes).**

Gorada a viagem à Madeira, Brito Paes e Sarmiento de Beires pensaram em fazer uma viagem ao Brasil. Esta hipótese foi posta de parte, pelo êxito da Travessia Aérea do Atlântico Sul, em 1922, por Gago Coutinho e Sacadura Cabral. A hipótese seguidamente considerada foi uma viagem a Macau. Foi adquirido para a mesma um avião Breguet 16 Bn2, com verba obtida por subscrição pública. O avião, a que deram o nome «Pátria», foi adaptado, para a viagem planeada, nas oficinas do GEAR. Em Agosto de 1923, o avião ficou pronto para voos de experiência. No mês de Novembro seguinte, uma tempestade derrubou parte da cobertura do hangar onde o avião estava recolhido, causando-lhe danos de monta. A reparação do avião, orientada pelo sargento mecânico Manuel Gouveia, foi morosa, terminando já em Janeiro de 1924.

A partida para a viagem deu-se a 7 de Abril de 1924, em Vila Nova de Milfontes, terra natal de Brito Paes. Manuel Gouveia, que participou também na viagem, partiu para Tunes com uma semana de antecedência, para aí se juntar aos dois pilotos.

A 7 de Maio de 1924, quando perfaziam um mês de viagem e já tinham percorrido mais de metade do percurso, ao sobrevoarem a Índia, foram obrigados, pelo calor extremo, a fazer uma aterragem forçada, não longe da cidade de Jodphur. Com esta aterragem de emergência o «Pátria» ficou

inutilizado. Obtida autorização de Lisboa, os aviadores decidiram continuar a viagem, com dinheiro sobranete da subscrição pública efectuada para a aquisição do «Pátria». Compraram então na Índia um segundo avião, um De Havilland DH-9, que denominaram «Pátria II». A 30 de Maio de 1924, prosseguiram a viagem. Tinham perdido cerca de um mês devido ao acidente. Quando chegaram a Macau, a 20 de Junho de 1924, não puderam aí aterrar, devido a condições atmosféricas muito adversas. Acabaram por aterrar de recurso num cemitério próximo da cidade de Cantão, onde ficou o «Pátria II», também ele inutilizado. Fizeram então uma pequena viagem de comboio para Hong Kong, onde foram recebidos pelo Cônsul de Portugal e pela comunidade portuguesa local. A canhoeira «Pátria» (feliz coincidência de nomes) destacada em Macau, foi buscar os aviadores a Hong Kong, tendo chegado a Macau a 25 de Junho, onde os aviadores foram recebidos pela população local com grande entusiasmo.

Percorreram 16.760 km, num total de 110 horas e 13 minutos de voo.

Concluída a viagem, os aviadores regressaram a Portugal, via Estados Unidos da América, onde foram recebidos apoteoticamente pelas várias colónias portuguesas, das costas Oeste e Leste deste país. Dos Estados Unidos partiram para a Europa. Chegaram a Lisboa a 9 de Setembro de 1924, onde ninguém os esperava. O telegrama que tinham enviado, anunciando a sua chegada, andaria a fazer o périplo dos corredores do Ministério.



Fig. 11 - Homenagem, no Terreiro do Paço, aos participantes na viagem aérea Portugal-Macau (1924). 1. Brito Paes, 2. Sarmento de Beires, 3. Manuel Gouveia.

Os aviadores foram homenageados pelo governo, em cerimónia efectuada no Terreiro do Paço, a 13 de Setembro de 1924, onde se juntou uma multidão para os aplaudir. Estiveram presentes numerosos camaradas da Aeronáutica Militar,

já indultados após a «Revolta dos Aviadores». Foram agraciados com a Ordem da Torre e Espada do Valor, Lealdade e Mérito.

## **7. Esquadilha Mista de Depósito (1919-1921) Alverca / (1921-1924) Tancos**

Como foi referido anteriormente, a EMD foi criada, em 1918, pela organização do Serviço Aeronáutico Militar. A Esquadilha iniciou a sua actividade, em 1919, em Alverca, onde ficou aquartelada, a par do PMA.

O primeiro comandante da Unidade foi o Capitão Ribeiro da Fonseca, que obtivera a sua licença de pilotagem em França, durante a 1.ª Guerra Mundial. Anos mais tarde, a 1 de Janeiro de 1938, Ribeiro da Fonseca foi promovido a brigadeiro e nomeado comandante do Comando Geral da Aeronáutica Militar, criado pela «reforma do Exército de 1937». Foi o primeiro oficial piloto-aviador a dirigir a Arma de Aeronáutica Militar do Exército Português.

Os meios aéreos iniciais da EMD eram dois aviões Caudron G.3, cedidos pela EMA, de Vila Nova da Rainha.

Em 1920, o Capitão Ribeiro da Fonseca, segundo instruções recebidas, instalou-se no Entroncamento, com o objectivo de escolher naquela região um local adequado para a construção de um novo aeródromo, para a instalação da EMD.

Chegou a admitir-se a construção do novo aeródromo para os lados da Golegã. Esta ideia foi abandonada, acabando-se por construir o aeródromo em terrenos que já eram património do Estado, situados no Polígono Militar de Tancos, até então usados como carreira de tiro pela Escola Prática de Engenharia. Esta Unidade construiu a pista do novo aeródromo e cedeu dois barracões aos quais se veio juntar um hangar desmontável, tipo Bessonau, proveniente da EMA de Vila Nova da Rainha que, entretanto, se transferira para a Granja do Marquês, em Fevereiro de 1920.

O início da actividade da EMD no novo quartel em Tancos ocorreu em Agosto de 1921. A inauguração oficial do novo quartel deu-se a 27 de Outubro de 1921, dia em que aterraram no novo aeródromo os dois aviões Caudron G.3 da Unidade, pilotados pelo Capitães Ribeiro da Fonseca e Luiz Gonzaga, respectivamente comandante e segundo-comandante da mesma.

No dia seguinte ao da inauguração oficial do aeródromo, o Capitão Luiz Gonzaga faleceu em desastre de aviação. O Capitão Luiz Gonzaga, figura hoje quase esquecida, foi um valoroso combatente do CEP, na 1.ª Guerra Mundial. Como oficial da Arma de Infantaria foi condecorado com a Ordem Militar da Torre e Espada do Valor, Lealdade e Mérito, pela sua actuação na frente da Flandres, em França. Repetidas vezes requereu autorização para frequentar uma escola de pilotagem, com o objectivo de passar a servir na Aeronáutica Militar.

A sua pretensão só foi atendida no final da guerra. Fez o seu curso de pilotagem em França, tendo sido transferido para o Serviço Aeronáutico Militar já no ano de 1919.

Após a morte do Capitão Luiz Gonzaga, apresentou-se na Unidade o Tenente Craveiro Lopes, também ele brevetado em França e condecorado com a Ordem da Torre e Espada, pela sua actuação durante a guerra, como oficial de Cavalaria, no Teatro de Operações em Moçambique. Craveiro Lopes veio a ser Presidente da República, de 1951 a 1958.

Em 1923, a EMD recebeu 3 aviões Martinsyde F-4 Buzzard.



Fig 12 - Aeronave Martinsyde F-4 Buzzard. Arquivo FAP.

A 9 de Setembro de 1923, foi inaugurado em Tancos um novo hangar fixo, que recebeu o nome de Monteiro Torres, em homenagem a este oficial piloto, morto em França, em combate aéreo, na 1.ª Guerra Mundial.

## **Bibliografia**

CABRAL, Hugo Baptista e ALEGRIA, Paulo Herlander (2023) – Aviação Naval. Asas da Marinha. Lisboa: Edição Contra a Corrente Lda.

CABRAL, Hugo Baptista. Aviação Naval (1912 – 1924). Das origens à perda de Sacadura Cabral. Edição By the Book.

CARDOSO, Adelino (2000) – Aeronaves Militares Portuguesas no Século XX. Lisboa: Edição Essencial.

CARDOSO, Cor. PilAv. Edgar Pereira da Costa (1984) – História da Força Aérea Portuguesa (Volumes I a III). Lisboa: Edição Cromocolor Lda.

CALLIXTO, Vasco (2020) – A Aviação na Amadora há 100 anos (Opúsculo). Lisboa: Instituto Bartolomeu de Gusmão. Sociedade Histórica da Independência de Portugal.

CARVALHO, TGen. A. C. Mimoso e Carvalho (2018) – Aeronáutica Militar. Força Aérea Portuguesa. 100 anos em Alverca. Lisboa: Comissão Histórico-Cultural da Força Aérea/Depósito Geral de Material da Força Aérea/By the Book, Edições Especiais Lda.

CARVALHO, TGen. PilAv. A.C. Mimoso de (2015) – Dez Décadas de Força Aérea. Centenário da Aviação Militar Portuguesa. Lisboa: Comissão Histórico Cultural da Força Aérea/By the Book, Edições Especiais Lda.

CORREIA, Mário (2016) – Aviadores Portugueses (1920 – 1934). A Aventura dos Pioneiros. Lisboa: A Esfera dos Livros.

FRAGA, Luís Alves de (2001) – Súmula Histórica das Aviações Militares e da Força Aérea Portuguesa. Lisboa.

MOUTA, Augusto. (2021) – A Aviação Militar Portuguesa durante a 1.<sup>a</sup> Guerra Mundial. Porto: Fronteira do Caos Editores Lda.

OLIVEIRA, TGen. A. N. Ramires de (1995) – História do Exército Português (1910 – 1945). Lisboa: Edição do Estado-Maior do Exército, Volume IV.

PEREIRA, Mário Wilton (Coord) (1996) – Viagens Aeronáuticas dos Portugueses. Lisboa: Comissão Nacional Para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses/Museu do Ar.

## LUÍS BARBOSA

Habilitado com o curso de Engenharia Militar para a Força Aérea da Academia Militar, ingressou na FAP em 1969. Cumpriu uma comissão de serviço em Angola, de 1971 a 1974. Concluiu a sua carreira militar em 1991, como «Airfields Expert» do «Internacional Staff da NATO», no QG em Bruxelas. Seguiram-se 20 anos como Administrador da empresa de consultoria de Engenharia Civil COBA, com desempenho simultâneo de funções de Director de Projectos de aeródromos e de caminhos de ferro.



Como citar este texto:

BARBOSA, Luís – Serviço Aeronáutico Militar do Exército Português (1914-1924). Revista Portuguesa de História Militar - Dossier: Do Sidonismo à “Revolução Nacional” de 28 de Maio de 1926. [Em linha] Ano VI, nº 10 (2026); <https://doi.org/10.56092/KHQX8536> [Consultado em ...].