

BREVE HISTÓRIA DA OPERAÇÃO DE AERONAVES A PARTIR DE NAVIOS DA MARINHA PORTUGUESA

A aviação tal como a conhecemos atualmente, terá começado em 1903 com os voos dos irmãos Wright em Kitty Hawk¹. Logo no dealbar desta nova era, alguns visionários compreenderam o impacto que as capacidades de observação das aeronaves poderiam ter nas operações militares, e no que diz respeito às operações navais, o seu valor seria inestimável.

No início do séc. XX, o poder naval estava intimamente relacionado com a quantidade de couraçados e o calibre das suas peças de artilharia, mas sendo a sua aquisição altamente dispendiosa, para países de vocação marítima mas com poucos recursos, que era o caso de Portugal, a opção de enveredar por soluções mais inovadoras e criativas como a aquisição de submersíveis e/ou de aeronaves seria muito tentadora. Por este motivo, compreende-se que logo em 1912 se tenha começado a idealizar o Serviço de Aviação da Armada, que seria oficialmente criado em setembro de 1917 e que teve como principal impulsionador um grande visionário da aviação ao serviço das operações navais: o 1TEN Artur de Sacadura Freire Cabral.

No entanto, quando se considera a utilização de aeronaves em operações navais, por natureza expedicionárias, surge de imediato o desafio de operar aeronaves a partir de navios². Embora a Aviação Naval portuguesa se tenha enquadrado mais no conceito de aviação marítima, ou seja, a utilização de aeronaves a partir de terra em apoio às operações navais, a utilização de aeronaves a partir de navios não passou despercebida, antes pelo contrário, sempre foi um desiderato. Na verdade, sempre que foi necessário (e possível) operaram-se aeronaves a partir de navios da Marinha e o objetivo deste artigo é exatamente revelar alguns factos menos conhecidos sobre este tipo de operação em Portugal.

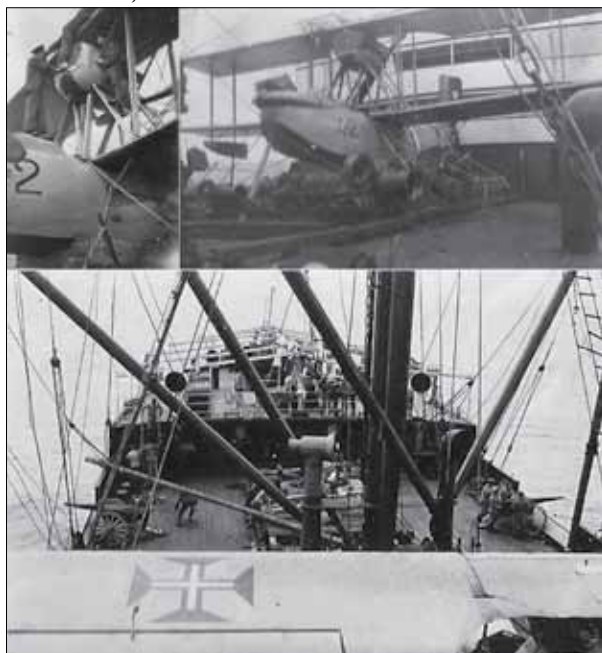
A primeira utilização de aeronaves portuguesas a partir de navios ocorreu durante a Travessia Aérea do Atlântico Sul, protagonizada pelos comandantes Sacadura Cabral e Gago Coutinho. A 18 de abril de 1922, o *Fairey IIIID Mk2* "Lusitânia", durante a sua amaragem em mar revolto, partiu um flutuador e afundou-se junto aos penedos de S. Pedro e S. Paulo. Para continuar a Travessia, foi embarcado em Lisboa no paquete brasileiro *Bagé*,



O *Fairey IIIID* n° 16 a bordo do paquete brasileiro *Bagé*, em abril de 1922.



O *Fairey IIIID* n° 17 *Santa Cruz* a ser içado para bordo do NRP *Carvalho Araújo*.



Hydroavião CAMS 37A n° 42 embarcado no *Cubango* durante a expedição de 1931.

o *Fairey IIIID* n°16⁴. No dia 11 de maio de 1922, já em Fernando de Noronha, o "16" descolou rumo ao Recife, mas passadas quatro horas e meia de voo, uma infeliz falha de motor (bastante comum nessa época...) obrigou-o a amarar de emergência.

Os aviadores seriam salvos pelo cargueiro inglês *Paris City* após 9 horas à deriva, mas pior sorte teve o "16" que se perdeu durante a tentativa de o recuperar. Apesar do contratempo, as opiniões-públicas portuguesas e brasileira "exigiram" que a Travessia fosse concluída. Nesta sequência, pela primeira vez um navio da Marinha operou com uma aeronave; quando o *Fairey IIIID* n°17, o famoso *Santa Cruz*, foi embarcado em Lisboa no cruzador NRP *Carvalho Araújo*, para retomar a Travessia a partir dos penedos de S. Pedro e S. Paulo. O *Santa Cruz* descolou no dia 5 de junho e, após quatro pequenas escalas no Brasil, concluiu a Travessia com sucesso após amarar em segurança na baía de Guanabara (Rio de Janeiro) a 15 de junho de 1922.

Mais tarde, a 4 de abril de 1931, iniciou-se na Madeira um levantamento militar contra o governo da Ditadura Nacional⁵. Para neutralizar a revolta, logo a 7 de abril o governo enviou para a Madeira uma força de 800 militares do Exército, embarcados no paquete *Pedro Gomes*, escoltado pelo cruzador *Carvalho Araújo* e pelas canhoneiras *Damão* e *Ibo*. A 8 de abril esta expedição foi desviada para os Açores, uma vez que algumas ilhas deste arquipélago aderiram à revolta. Passados três dias a expedição é reforçada com o cruzador *Vasco da Gama*, a canhoneira *Limpopo* e o cargueiro *Cubango*. Este último, para além de uma força de desembarque da Marinha e de artilharia do Exército, embarcou três hidroaviões CAMS 37A da Aviação Naval, o que transformou o *Cubango* no primeiro "porta-aviões" português. Nos Açores os CAMS operaram a partir da Horta (que se tinha mantido fiel ao governo) e efetuaram voos sobre a Terceira para lançamento de panfletos com proclamações a incentivar os revoltosos à rendição. A falta de apoio popular, a dissuasão causada pela presença dos cruzadores e sobrevoos dos hidros, fizeram com que os militares sublevados se rendessem entre os dias 17 e 20 de abril sem que fosse disparado um único tiro. Mas a Madeira continuava sob o controlo dos revoltosos e a expedição prosseguiu rumo ao Porto Santo. Entre 23 e 25 de abril, largaram de Lisboa os paquetes *Niassa*⁶ e *Carvalho Araújo* com mais 1400 militares a bordo⁷, entre eles o

Foto Museu de Marinha

Foto Museu de Marinha

Foto álbum do CTEN Costa Gomes