

AVIAÇÃO 5 NAVAL

1912-1924

Das origens
à perda de
Sacadura
Cabral

HUGO BAPTISTA
CABRAL

BY THE
BOOK



©EDIÇÃO
By the Book, Edições Especiais

TÍTULO
Aviação Naval,

©TEXTO
Hugo Baptista Cabral

REVISÃO
Isabel Costa

EDIÇÃO DE IMAGEM
Maria João de Moraes Palmeiro

DESIGN
Veronique Pipa

COORDENAÇÃO EDITORIAL E PRODUÇÃO
Ana de Albuquerque
Maria João de Paiva Brandão

IMPRESSÃO
Gráfica Manuel Barbosa & filhos, lda

ISBN
978-989-35649-6-7

DEPÓSITO LEGAL
539190/24

BY THE
BOOK

Edições Especiais, lda
Rua das Pedreiras, 16-4º
1400-271 Lisboa
T. + F. (+351) 213 610 997
www.bythebook.pt

Lista de Abreviaturas, siglas e acrónimos

1TEN – Primeiro-tenente
2TEN – Segundo-tenente
ACMN – Anais do Clube Militar Naval
AeCP – Aero Club de Portugal
BCM-AH – Biblioteca Central de Marinha –
Arquivo Histórico
BNF – *Bibliothèque Nationale de France*
CALM – Contra-almirante
CAM – *Centre d'Aviation Maritime* (quando
referido a unidades francesas)
CAM – Centro de Aviação Marítima Designação
adotada até 1925.
CAN – Centro de Aviação Naval. Designação
adotada após 1925.
CEP – Corpo Expedicionário Português
CFR – Capitão-de-fragata
CMG – Capitão-de-mar-e-guerra
CTEN – Capitão-tenente
cv – Cavalo-vapor (unidade de potência)
DD – *Donnet-Denhaut* (hidroavião)
DAN – Direção da Aeronáutica Naval
FBA – *Franco-British Aviation* (hidroavião)
GEAR – Grupo de Esquadrilhas de Aviação
“República”
HMS – *His Majesty Ship*
NRP – Navio da República Portuguesa
RAF – *Royal Air Force*
RNAS – *Royal Naval Air Service*
TSF – Telegrafia Sem Fios
US – *United States*
USS – *United States Ship*
VALM – Vice-almirante

PREFÁCIO

7

INTRODUÇÃO

11

ORIGENS DA AVIAÇÃO NAVAL PORTUGUESA (1912-1915)

15

FORMAÇÃO DA AVIAÇÃO NAVAL PORTUGUESA (1916-1917)

27

DA GRANDE GUERRA À MONARQUIA DO NORTE (1918-1919)

41

DO ARMISTÍCIO À TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO SUL (1919-1922)

61

DA TRAVESSIA À PERDA DE SACADURA CABRAL (1923-1929)

113

ELEMENTOS FUNCIONAIS DA AVIAÇÃO NAVAL (1917-1925)

135

CONCLUSÃO

163

BIBLIOGRAFIA

171

ANEXOS

174

PREFÁCIO

ANTÓNIO COSTA CANAS

Evoca-se, neste ano de 2024, o centenário do desaparecimento de Sacadura Cabral. O hidroavião, *Fokker 4196*, perdeu-se a 15 de novembro de 1924, nas gélidas águas do Mar do Norte. Juntamente com Sacadura viajava o Cabo Mecânico Pinto Correia.

Sacadura foi um homem que perseguiu sempre sonhos elevados. A aquisição de cinco hidroaviões *Fokker* resultara de uma iniciativa sua, de conseguir aeronaves adequadas para fazer a primeira circum-navegação aérea. Como aconteceu com alguns outros dos seus projetos, este conheceu diversos obstáculos, mas ele nunca desistiu, embora a sua partida prematura deste mundo não lhe tenha permitido concretizar mais este sonho!

Nasceu em Celorico da Beira, em 1881, entrou na Escola Naval em 1897, e ingressou no quadro de oficiais de Marinha em 1903, como Segundo-tenente. Após alguns embarques, com destino às colónias africanas, optou por prestar serviço em trabalhos geodésicos, também em África, onde conheceu Gago Coutinho. Um dos motivos que o levaram a seguir esta opção foi certamente a possibilidade de conseguir auferir um vencimento mais elevado. O mais velho de 10 irmãos, Sacadura apoiou a educação destes, após a morte prematura do pai; logo qualquer rendimento extra era bem-vindo.

Em 1915, regressa a Lisboa, para se dedicar a uma área completamente distinta, a aviação. O sonho de voar acompanhou a Humanidade, desde a Antiguidade. No entanto, a possibilidade de voar numa plataforma autónoma, mais pesada que o ar e completamente controlável só ocorreu no século XX. Ainda hoje se discute se o mérito de ser o primeiro cabe ao voo de uma aeronave concebida pelos irmãos Wright, o qual ocorreu em 1903, na Carolina do Norte, EUA; ou o do brasileiro Santos Dumont, em Paris, em 1906. A discussão tem associado algum pendor nacionalista, mas existem determinados argumentos que se usam para considerar apenas o voo de Santos Dumont, como sendo o primeiro. Basicamente são duas as razões invocadas: a existência de testemunhas: Dumont voou numa capital europeia, onde o voo foi visto por centenas de pessoas; o voo dos irmãos Wright conhece-se apenas através de um filme que teriam feito; e o outro argumento

tem a ver com o facto de os Wright terem usado estruturas auxiliares para levantar voo, nomeadamente carris para guiar o avião e catapultas, noutras experiências que fizeram logo após 1903.

Criada a possibilidade de usar plataformas “mais pesadas do que o ar” para voar, a “febre da aviação” propagou-se a grande velocidade, por todo o mundo. Começaram a ser oferecidos prémios a quem ultrapassasse os limites anteriormente conseguidos, nomeadamente em termos de distância, mas não só. Ficaram famosos os prémios oferecidos pelo jornal britânico *Daily Mail*, tendo o primeiro sido anunciado logo em 1906, 10 mil libras para quem voasse de Londres a Manchester.

Em Portugal, o desenvolvimento da aviação foi seguido com entusiasmo. Em 1909 foi fundado o Aero Club de Portugal. Foram 30 os sócios fundadores, a maioria oficiais de Engenharia do Exército. O propósito desta associação era desenvolver a aviação em Portugal, através de divulgação da mesma, por diferentes vias e do relacionamento com entidades estrangeiras que seguiam os mesmos propósitos.

No mesmo ano de 1909 ocorreu a primeira tentativa de voo tripulado em Portugal, por um piloto francês, que se despenhou num telhado de uma moradia. Ainda em 1909, Óscar Blank foi o primeiro português a obter licença de piloto, em França. O primeiro voo bem-sucedido foi realizado por um piloto francês em 1911, próximo da Torre de Belém e, em 1912, Alberto Sanches de Castro foi o primeiro piloto português a voar em Portugal.

Cedo se percebeu que a aviação tinha grande interesse para ser aplicada em missões militares. O primeiro passo para criar a Aviação Militar foi dado em 14 de maio de 1914, com a publicação do decreto que criava a Escola de Aviação Militar, que começaria a funcionar em 1916, em Vila Nova da Rainha.

Enquanto decorriam todos estes avanços na aviação, Sacadura encontrava-se em África, a trabalhar na geodesia. Em outubro de 1915, regressa a Lisboa e recebe guia de marcha para o Ministério da Guerra, com o propósito de ir frequentar o curso de piloto aviador a França. Para implementar a Escola de Aviação Militar, era necessário formar pilotos, o que só se conseguia fazer no estrangeiro. Foram enviados vários oficiais do Exército, para diversos países, assim como dois oficiais da Marinha, entre eles Sacadura.

Depois de concluído o curso, Sacadura foi colocado na Escola de Aviação Militar, ficando a dirigir a mesma, uma vez que era o oficial com a patente mais elevada.

Entretanto, em 1916, Portugal entrou na Grande Guerra. A principal ameaça à navegação nacional eram os ataques dos submersíveis alemães e já se tinha percebido que a aviação poderia ser bastante útil para localizar esses submersíveis. Existindo funções específicas, relacionadas com a guerra no mar, para a aviação, era lógico para Sacadura, que existisse essa capacidade na Marinha, independente da aviação do Exército.

O tema central deste livro é a explicação do empenhamento de Sacadura Cabral em todo este processo de criação de uma “Aviação Marítima” integrada na estrutura da Marinha. Ele foi o principal dinamizador da implementação desta organização, participou ativamente na escolha dos meios, na definição da base organizativa e ainda na forma como deveriam ser usados os meios.

O autor, Hugo Baptista Cabral, é a pessoa indicada para “contar toda esta história”! Piloto naval, é um verdadeiro entusiasta da história da Aviação Naval em Portugal. Começou os seus estudos sobre o assunto de uma forma autodidática, revelando desde cedo um elevado rigor na investigação que levava a cabo. Apesar da grande qualidade dos textos que foi publicando, decidiu obter formação na área de História. Este estudo é uma adaptação do texto da sua dissertação de mestrado em História Marítima, na qual está bem patente a superior qualidade da investigação que vem realizando.

INTRODUÇÃO

*Estou-me nas tintas para a glória, acredite!
Não foi por amor dela que me consagrei à aviação.
Foi simplesmente para me consagrar a alguma coisa.
Porque a aviação, para mim, é a mulher que nunca cheguei a ter...*

SACADURA CABRAL¹

“Aviação Naval” é o termo pelo qual genericamente se designa a componente de aviação da Marinha Portuguesa entre 1917 e 1952. Apesar da sua curta existência, a Aviação Naval ocupa um espaço privilegiado na história e legado cultural da Marinha, instituição que conta já com 700 anos. Esta desproporcional relevância deve-se, em grande parte, à relação entre a Aviação Naval e a Travessia Aérea do Atlântico Sul. Este feito, protagonizado por Sacadura Cabral e Gago Coutinho, despertou uma exaltação popular e patriótica pouco comum que acabou por ficar preservada na nossa memória coletiva como a maior proeza aeronáutica nacional. Por este motivo, a Travessia e os dois aviadores têm beneficiado de uma vasta e diversificada bibliografia e estudos de referência. Já a Aviação Naval, a que Sacadura Cabral pertencia e comandava, não tem tantas obras dedicadas nem tem sido objeto recorrente de estudos académicos. O objetivo desta obra é exatamente contribuir para colmatar esta lacuna, analisando como e com que objetivo foi criada a Aviação Naval: identificar os seus episódios e elementos funcionais mais relevantes, enquadrando-os no contexto vigente e, sobretudo, analisar a relevância e influência em todo este processo daquele que foi o principal impulsionador e dinamizador da aviação naval portuguesa: Sacadura Cabral.

Sendo a Aviação Naval a “obra-prima” de Sacadura Cabral, optámos por limitar o espaço cronológico desta obra ao seu tempo de aviador, ou seja, entre 1916 e 1924. Não obstante, iniciámos o estudo nas origens da aviação militar portuguesa e terminámos nos anos seguintes ao desaparecimento de Sacadura Cabral, isto para permitir uma análise do desempenho da corporação após a perda do seu fundador.

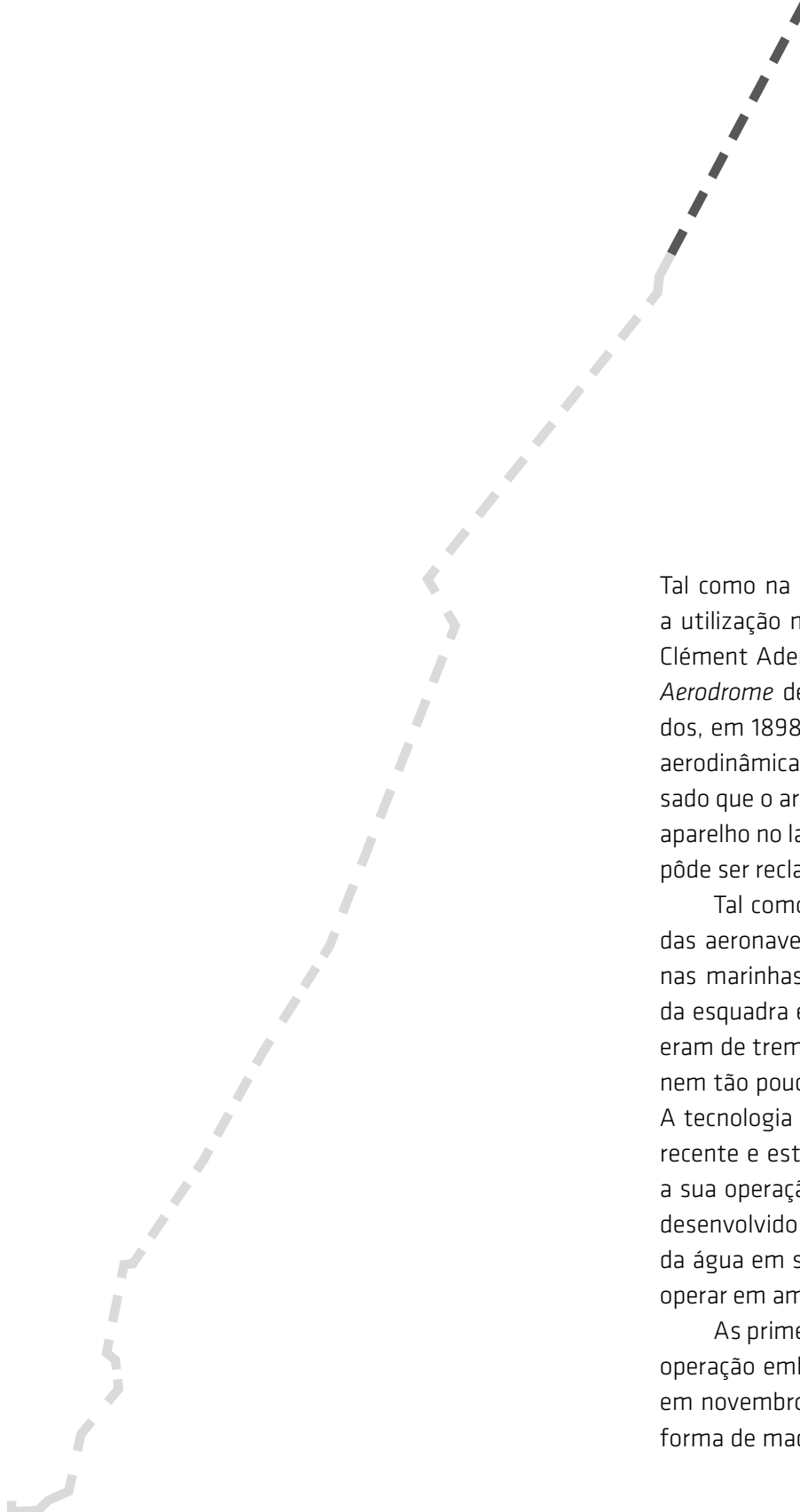
¹ Norberto Lopes, *A Magnífica Aventura de Gago Coutinho e Sacadura Cabral*, Centro de Estudos de Marinha, Lisboa, 1978.

O estudo do processo da criação da Aviação Naval, da sua vivência, eventos marcantes, evolução e elementos funcionais, foi baseado na consulta de documentação de diferentes fontes primárias organizadas cronologicamente. Assim, a fim de permitir uma contextualização e enquadramento da corporação nas instituições nas quais se inseria ou mais a influenciavam, estruturámos a obra em cinco períodos com contextos distintos, nos quais se identificaram os principais episódios e mudanças que ocorreram na Aviação Naval, na Marinha e no País. Para estabelecer um termo de comparação e identificar eventuais interações, incluímos também uma descrição sucinta da evolução da aviação naval a nível internacional, assim como da Aeronáutica Militar, a contemporânea congénere de aviação do Exército.

A investigação foi alicerçada numa pesquisa minuciosa (mas não exhaustiva) da documentação da Aeronáutica Naval preservada no Arquivo Histórico da Marinha. Nesta documentação analisaram-se os diferentes aspetos funcionais dos centros de aviação marítima, as orientações, preocupações e expectativas da Direção dos Serviços de Aeronáutica Naval. Para analisar a relevância e interação da Aviação Marítima com a sociedade portuguesa, baseamo-nos nos jornais com maior tiragem na época, ou seja, *O Século*, o *Diário de Notícias*, *A Capital* e *Diário de Lisboa*.

A bibliografia foi sobretudo utilizada para enquadrar a Aviação Naval no contexto histórico e aeronáutico da sua época, assim como para a comparar com as suas congéneres internacionais e nacional. Contudo, por uma questão de honestidade intelectual, deve-se referir que houve duas obras que se constituíram como guias fundamentais: o *Quando a Marinha tinha asas*, de Viriato Tadeu e *Sacadura Cabral, Homem e Aviador*, de Pinheiro Corrêa. O *Quando a Marinha tinha asas* é uma obra muito abrangente para a qual o autor fez uma minuciosa investigação e entrevistou muitos aviadores navais ainda vivos, o que lhe permitiu descrever com rigor a origem, existência, extinção e legado da Aviação Naval. A obra de Pinheiro Corrêa é também a biografia de referência de Sacadura Cabral na qual o autor faz uma descrição dos diversos aspetos da vida do aviador fundamentada em documentação importante que não se encontrou no Arquivo Histórico da Marinha, mas que, felizmente, foi transcrita nesta obra e parte dela entregue no Museu de Marinha, onde se encontra atualmente preservada.

Não obstante o protagonismo e relevância de Sacadura Cabral nesta obra, resistimos à tentação de fazer uma análise qualitativa da sua ação de comando ou do seu valor humano e personalidade. Não só porque não estamos à altura de compreender plenamente um homem de tão elevado calibre, como também psicologia é uma área na qual não possuímos competências, para além de que, muito devido à nossa admiração por este aviador naval, seria claramente uma descrição imparcial. Contudo, desafiamos os nossos estimados leitores a fazer sua própria avaliação baseada nos factos que relatamos neste livro, na certeza de que também se tornarão admiradores deste notável, mas pouco conhecido, português.



ORIGENS DA AVIAÇÃO NAVAL PORTUGUESA (1912-1915)

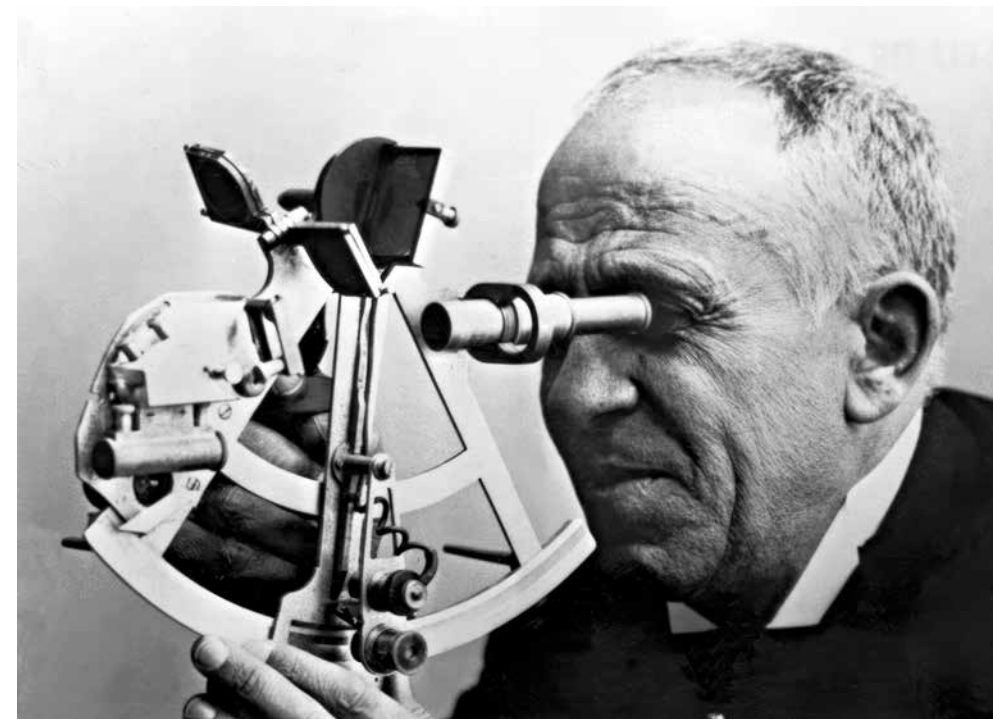
AERONÁUTICA NAVAL – DAS ORIGENS À GRANDE GUERRA

Tal como na maioria dos avanços tecnológicos, desde cedo se considerou a utilização militar do aeroplano. Ilustrativo disto é o projeto do *Avion* de Clément Ader, financiado pelo Ministério da Guerra francês em 1897; ou o *Aerodrome* de Samuel Langley, financiado pelo exército dos Estados Unidos, em 1898. Contrariamente ao *Avion*, o *Aerodrome* tinha características aerodinâmicas que lhe teriam permitido efetuar o primeiro voo do “mais pesado que o ar”, mas uma deficiência no seu sistema de catapulta destruiu o aparelho no lançamento de outubro de 1903 e por consequência este mérito pôde ser reclamado dois meses mais tarde pelos irmãos Wright.

Tal como para as operações terrestres, foi o potencial de observação das aeronaves do início do Século XX que mais interesse terá despertado nas marinhas; em particular o seu potencial para alargar o alcance visual da esquadra e regular o tiro de artilharia naval. Porém, os primeiros aviões eram de trem de rodas que não estavam adaptados ao sobrevoo marítimo, nem tão pouco era possível operá-los eficientemente a partir de um navio. A tecnologia dos motores de combustão interna era também ainda muito recente e estes tinham avarias constantes, tornando demasiado arriscada a sua operação sobre o mar. Só a partir de 1910, depois de Henri Fabre ter desenvolvido flutuadores que permitiam a uma aeronave amarrar e descolar da água em segurança, se começou a projetar aviões com capacidade para operar em ambiente marítimo.

As primeiras experiências com aeronaves navais tinham em vista a sua operação embarcada. O primeiro lançamento a partir de um navio ocorreu em novembro de 1910, quando um biplano Curtiss descolou de uma plataforma de madeira construída na proa do USS *Birmingham*. Em 1912, a *Royal*

Map of the Gulf of Mexico and surrounding regions, dated July 1918. The map shows the coastline of Mexico, Central America, and the Caribbean Sea. Key locations labeled include Vera Cruz, Orizaba, Mexico City, and various ports. A compass rose indicates North. A circular stamp from the 'HIDROGRAFICO NACIONAL' is visible. The map is annotated with various measurements and names, including 'C. Hernandez', 'C. Llanos', and 'C. Llanos'.

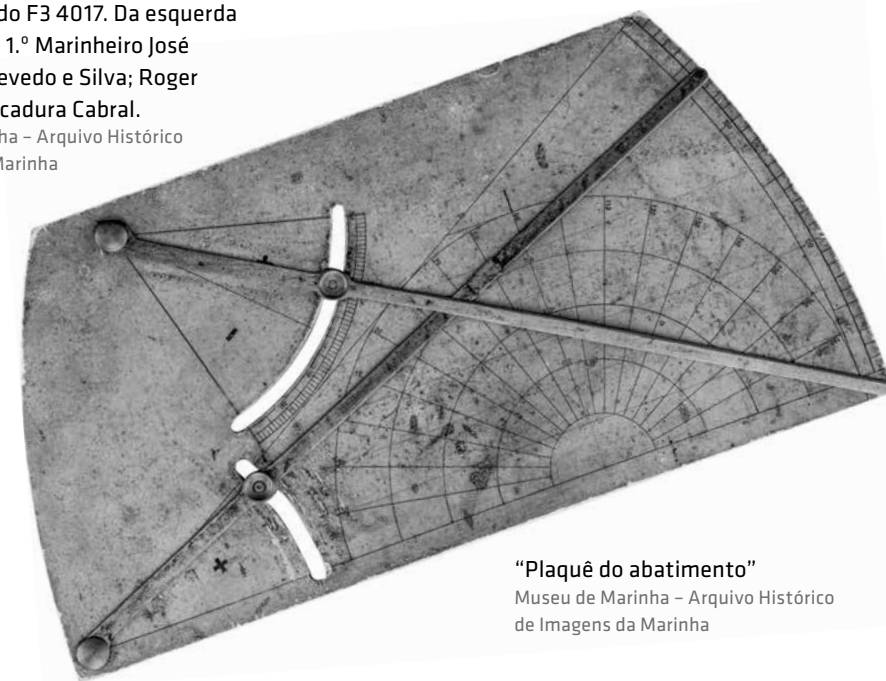


Gago Coutinho com o seu "Astrolábio de precisão".

Museu de Marinha – Arquivo Histórico de Imagens da Marinha

«« Tripulação do F3 4017. Da esquerda para a direita: 1.º Marinheiro José Marreiros; Azevedo e Silva; Roger Soubiran e Sacadura Cabral.

Museu de Marinha – Arquivo Histórico de Imagens da Marinha



"Plaquê do abatimento"

Museu de Marinha – Arquivo Histórico de Imagens da Marinha