

ALVES FRAGA

HISTÓRIA DAS AVIAÇÕES MILITARES:
UM LONGO CAMINHO A PERCORRER

Separatas das
ACTAS DO II COLÓQUIO
PANORAMA E PERSPECTIVAS ACTUAIS
DA HISTÓRIA MILITAR EM PORTUGAL

1991

HISTÓRIA DAS AVIAÇÕES MILITARES: UM LONGO CAMINHO A PERCORRER

Ten. Cor. ALVES FRAGA

Introdução

Será ocioso repetir o que é conhecido da grande maioria dos historiadores nacionais: a História Militar portuguesa, nos últimos trinta ou quarenta anos, esteve praticamente esquecida, tanto das grandes tiragens editoriais, como das salas de aula dos estabelecimentos militares de ensino superior. Aqui e além, um ou outro volume e uma ou outra lição, não chegaram para constituir um todo coerente e generalizado, antes pelo contrário, foram as excepções que serviram para confirmar a regra.

Explicar o quadro que, a pinceladas bem largas, debuxei implicava um minucioso debruçar sobre alguns aspectos contidos nesses trinta ou quarenta anos da vida nacional, facto que me afastaria do polo gerador da presente comunicação. Todavia, esta mesma ficaria amputada de elementos fundamentais, se não procurasse uma ou duas razões que, em meu entender, estão na origem desse silêncio sobre a História Militar nacional.

Em primeiro lugar, sou de opinião que a longa paz que, para Portugal, se estendeu de 1919 a 1961 contribuiu para gerar a sensação que a História Militar se deveria confinar aos feitos de guerra. Assim, porque parecia tudo dito a respeito do primeiro conflito mundial ⁽¹⁾, remexeu-se, quanto foi possível, na História Militar ligada aos feitos da Expansão e, também, um pouco na da Guerra Peninsular.

(1) A obra mais significativa, e que parecia pôr um ponto final na problemática da participação de Portugal na I Guerra Mundial, ficou a dever-se ao General Luís Augusto Ferreira Martins, *Portugal na Grande Guerra*, 2 vols., Lisboa, Atica, 1934 e 1938.

Em segundo lugar, as acções militares desenvolvidas, depois de 1961, pelas Forças Armadas portuguesas nos teatros de guerra africanos, dada a sua natureza e a especulação política que à sua volta se poderia tecer, do meu ponto de vista, reduziram a capacidade e a vontade para tratar de História Militar. Foram precisos pouco menos de trinta anos sobre o início das hostilidades em Angola e cerca de quinze sobre o seu termo, para surgir a vontade, publicamente assumida ⁽²⁾, de repensar a História Militar nacional.

As duas razões que sugeri podem, talvez, justificar situações gerais, contudo não são suficientes para explicar a quase total ausência de um estudo sistemático da História da Aviação Militar ou das Histórias das Aviações Militares de Portugal ⁽³⁾. Também, acho oportuno tentar reflectir sobre o assunto, tendo em vista que, talvez assim, contribua para a modificação do quadro que tracei.

Do que acabo de dizer, ressalta o objectivo desta comunicação, o qual se sintetiza em duas grandes linhas: uma que aponta no sentido de encontrar possíveis explicações para silêncios historiográficos e outra que se orienta para a identificação da situação do ensino e investigação da História das Aviações Militares em Portugal.

1. *A História das Aviações Militares*

Uma primeira realidade, que a velocidade dos acontecimentos acabou por fazer esquecer e que, directa ou indirectamente, terá inibido os historiadores aeronáuticos portugueses, foi o facto de terem existido duas Aviações Militares — uma da Armada e outra do Exército — as quais, no começo da década de cinquenta, se fundiram, dando origem à Força Aérea.

Assim, não me repugna aceitar que o interesse histórico por qualquer uma das anteriores Aviações tenha diminuído, quando o distanciamento, em relação à sua génese, justificava que os primeiros historiadores aeronáuticos iniciassem o seu labor. E terá diminuído, porque as Aviações tinham-se, de facto, extinguido. A Aviação Naval passava a pertencer à História da Armada, assim como

⁽²⁾ Através do aparecimento da Comissão Portuguesa da História Militar.

⁽³⁾ Como mais à frente se verá, em Portugal, tal como em muitos outros países, começaram por existir duas Aviações — a que estava atribuída ao Exército e a que pertencia à Armada. É a este conjunto que eu chamo «Aviações Militares». A explicação para esta duplicação, reside nos conceitos quanto ao emprego do avião, enquanto arma ou instrumento de guerra. Com efeito, numa primeira fase, o aeroplano era concebido como instrumento para servir às comunicações militares, ao reconhecimento em profundidade e à regulação do tiro da Artilharia.

a Aeronáutica Militar passava ao domínio da História do Exército. A Força Aérea era ainda demasiado jovem para ser capaz de motivar os seus historiadores — se os houvesse — a preocuparem-se com o passado. E, o que aconteceu foi que, nem os historiadores do Exército, nem os da Armada, integraram nos seus estudos as respectivas Aviações ⁽⁴⁾.

Neste passo, não devo deixar de referir a saudosa figura do Coronel Piloto-Aviador Edgar Cardoso, que desde muito cedo se preocupou com o relato do que, para ele, constituía evento histórico ⁽⁵⁾.

Na verdade, a única *História da Força Aérea* a ele se deve.

Trata-se de uma obra feita na base de um profundo amor à causa aeronáutica que, naturalmente, tem virtudes e defeitos. Não interessa, aqui e agora, enaltecer umas e enumerar outros; é mais importante apercebermo-nos de que Edgar Cardoso tentou estabelecer, pela primeira vez, a simbiose entre a História da Aeronáutica Militar e a da Aviação Naval para daí partir para uma História da Força Aérea. Em comum, estava o facto de se tratar do relato de acontecimentos da aeronáutica castrense. Além desta curiosidade, devo referir o que para mim é mais significativo: a *História da Força Aérea* só começou a ser publicada há exactamente dez anos. Depois dessa data, e do meu conhecimento, editaram-se cinco ou seis obras que ou são do foro memorial ou limitam-se à identificação dos diferentes tipos de aeronaves militares usados em Portugal ou, ainda, associam a história de certas localidades à presença de meios aéreos militares ⁽⁶⁾. Claro que não refiro, por razões óbvias, alguns artigos, de memórias ou relativos a viagens ~~de~~ áreas publicados em revistas, nomeadamente, na *Mais Alto*. aé/

Hoje, o que se sabe das Aviações Militares é, na prática, o mesmo que estava ao alcance do grande público no final da década de vinte ⁽⁷⁾. Curiosamente, continuam-se a repetir certos erros que os divulgadores de então puseram a circular.

⁽⁴⁾ E, parece-me, a única forma de o fazerem era através da análise das doutrinas de emprego dos meios aéreos e das suas evoluções.

⁽⁵⁾ Edgar Cardoso, ainda Tenente, dedicava já grande parte do seu tempo a escrever artigos sobre o começo da Aeroestação e Aviação em Portugal. Devem consultar-se, para confirmar, os números mais antigos da *Revista do Ar*. Também não deixará de ser curioso verificar que alguns dos capítulos da *História da Força Aérea* são reproduções desses mesmos artigos.

⁽⁶⁾ Trata-se das obras referidos na bibliografia da autoria de Krus Abecassis, de Joaquim Nunes Duarte, de Diniz Ferreira, de Mário Canongia Lopes e de Lemos Peixoto.

⁽⁷⁾ Com efeito, Edgar Cardoso, apoiou muitas das suas descrições nos relatos feitos por autores dos anos vinte, nomeadamente, Albino Lapa e Amadeu Pereira da Conceição.

Na verdade, e como exemplo, poderei referir uma investigação que há anos levei a cabo ⁽⁸⁾, e da qual me foi possível concluir que o célebre Capitão Engenheiro Pedro Fava Ribeiro de Almeida, tido, ainda hoje, como sócio número um do Aero-Clube Portugal, era, à data da fundação daquela associação, isto é, em Dezembro de 1909, um dos elementos que menor importância tinha no elenco directivo. O tempo, a passagem do regime monárquico para o republicano, a eclosão da I Guerra Mundial e, acima de tudo, o ter, como Coronel, estado ligado à unidade que, então, em Alverca, antecedeu as Oficinas Gerais de Material Aeronáutico catapultaram-no para uma posição que, de facto, não foi sua. A ter de se atribuir o número um a algum dos sócios fundadores do Aero-Clube de Portugal, parece-me, o contemplado seria o Visconde de Asseca. Contudo, esse, fiel ao seu Rei, acompanhou D. Manuel II no exílio ⁽⁹⁾.

Devo acrescentar que, qualquer estudo histórico das Aviações Militares portuguesas, não pode dispensar uma aturada análise da *Revista do Ar*, órgão do Aero-Clube de Portugal, que funcionou como elemento aglutinador da vontade de criar a Força Aérea ⁽¹⁰⁾.

Esta questão vem, afinal, explicar alguns silêncios históricos, os quais passam por entender o papel que, de 1909 a 1952, o Aero-Clube de Portugal desempenhou a nível militar. Realmente, — e o que vou afirmar é visível nas páginas da sua publicação periódica — aquela agremiação só deixou de funcionar como grupo de pressão militar depois da criação da Força Aérea, isto é, depois de se ter definido e concretizado a hegemonia aeronáutica castrense. Esta é a razão por que a História das Aviações Militares tem de passar, não só por uma investigação documental actual como, também, pela história do Aero-Clube de Portugal. Devo acrescentar

⁽⁸⁾ Dessa investigação, resultou a lição inaugural do ano lectivo de 1986/87 na Academia da Força Aérea. O original mantém-se, ainda, inédito.

⁽⁹⁾ Hoje, é praticamente desconhecido o facto de, nos anos de 1908 e 1909, o Regimento de Engenharia ter desenvolvido uma série de acções que iam da divulgação científica à divulgação do desporto no meio militar. No centro desse fervilhar, estava a figura do Capitão Corrêa de Sá Benevides, 9.º Visconde de Asseca. Será curioso referir que, as primeiras demonstrações de voo daquilo que hoje chamáramos uma miniatura de avião, foram feitas no Regimento de Engenharia, levada a cabo pelo esquecido construtor do primeiro avião português — João da Mata Camacho Pina de Gouveia. Segundo notícia datada de 10 de Fevereiro de 1909 — anterior em dez meses à fundação do Aero-Clube de Portugal — «foi um dos iniciadores do movimento entre nós» para a criação daquela associação (*Tiro e Sport*). Em 1944, João Gouveia registou a patente de um instrumento que designou «casa voadora».

⁽¹⁰⁾ Devem consultar-se, especialmente, os números do pós-guerra, muito em particular depois da criação da Organização do Tratado do Atlântico Norte.

que, até hoje, de um modo geral, os raros historiadores aeronáuticos dedicam-lhe poucas linhas de texto.

2. *A História da Força Aérea*

Passando, agora, a reflectir sobre as possibilidades de se avançar para um projecto que visasse o fazer da História da Força Aérea, julgo que metodologicamente se levantava de imediato um problema: quando é que, na verdade, passou a haver, em Portugal, uma Força Aérea?

Por certo, achar-se-á que a publicação dos competentes diplomas legais constitui o marco de início da Força Aérea; em sentido restrito, assim é. Contudo durante vários anos, o nóvel Ramo das Forças Armadas foi ainda uma simples junção de militares oriundos da Armada e do Exército⁽¹¹⁾; esta realidade sociológica desvanece a limitada interpretação legal. Se me fosse solicitado que estabelecesse uma data para o começo da existência plena da Força Aérea, eu teria de optar pelo ano de 1961, isto é, depois do início das hostilidades militares em Angola.

Foram as operações de guerra que amalgamaram tradições e sub-grupos sociais, por forma a gerarem um novo grupo e uma nova tradição. Todavia, se for certo que a realidade sociológica Força Aérea só existe, como tal, depois de 1961, também, para mim, só é verdade que se tenha saído da fase genesiaca, para o pleno desenvolvimento, depois da criação da Academia da Força Aérea⁽¹²⁾. Isso ocorreu há pouco mais de uma dezena de anos.

(11) Durante mais de oito anos foi permitida a presença, em regime de destacamento, de pessoal da Armada na Força Aérea. Alguns cargos de responsabilidade foram desempenhados, ainda durante vários anos, por oficiais do Exército em serviço na Força Aérea; recordo, a título de exemplo, o de Director da Direcção do Serviço de Intendência e Contabilidade, que só já na década de sessenta passou a ser ocupado por um oficial oriundo do Exército, mas já pertencente aos quadros da Força Aérea.

(12) Realmente, a formação militar e científica dos oficiais que constituíam os quadros mais representativos da Força Aérea, porque passíveis de chegarem a oficiais generais — Pilotos-Aviadores, Engenheiros e Administradores —, continuou a ser feita na Escola do Exército/Academia Militar, mesmo depois de 1952 até 1977. Repare-se, também, no facto de, durante catorze anos, os capitães candidatos a oficiais superiores da Força Aérea, terem recebido formação técnico-militar no Instituto de Altos Estudos Militares. Com efeito, só em Novembro de 1966 é que foi criada a Escola de Estudos Superiores da Força Aérea, antecessora legal do Instituto de Altos Estudos da Força Aérea. Parece, por conseguinte, não restarem dúvidas quanto ao facto de a «autonomia» sociológica da Força Aérea ter sido mais aparente do que real, pelo menos, até à década de sessenta.

Estas considerações levam-me a compreender o atraso no aparecimento de estudos históricos sobre a Força Aérea; a tendência, por maior comodidade e facilidade, vai no sentido dos memoriais. Note-se que esse tipo de trabalhos tem grande valor, porque, relatando, com maior ou menor veracidade e independência, certos acontecimentos, acima de tudo possibilita interpretações quanto ao aparecimento ou existência de um sólido sentido de grupo⁽¹³⁾.

Se, em rigor, consequência da falta de espaço temporal, ainda não se pode falar de uma História da Força Aérea — e aqui estou a admitir que não há sempre uma mesma interpretação histórica para os mesmos acontecimentos — deve-se começar a equacionar problemáticas que, teórica ou factualmente, contribuam para o trabalho futuro dos historiadores.

Estão neste âmbito questões tão vastas como, por exemplo, as que vão da análise sócio-cultural dos antecedentes familiares de todos os pilotos da Força Aérea — incluindo nesta os que a ela passaram vindos do Exército e Armada — até à inventariação dos programas de instrução das diferentes especialidades, passando pela inventariação e identificação possível do tipo de missões executadas durante a guerra em África. Este género monográfico, se não constitui uma clássica História da Força Aérea, contribui largamente para que um dia ela possa ser feita com segurança e sem generalizações abusivas.

Claro que, para levar a efeito todo um conjunto de pesquisas desta natureza, não é suficiente a simples boa vontade de uns quantos curiosos, mais ou menos dotados para o trabalho de historiador. Muito mais do que isso se torna necessário.

3. *O Estudo e a Investigação da História na Força Aérea*

De tudo o que até agora referi, pode concluir-se que o conhecimento histórico da realidade aeronáutica castrense, em Portugal, é ainda quase totalmente nulo. Daí, resulta o facto de, nos diferentes níveis de ensino da Força Aérea, quase não se fazer referência à História da Aeronáutica.

(13) Estão, neste caso, vários trabalhos que têm sido publicados na revista *Mais Alto*, de memorialistas cujos trabalhos merecem toda a atenção, consequência dos cargos e situações que os autores desempenharam ou viveram.

Claro que, tendo em atenção o papel social do estudo da história⁽¹⁴⁾, um tal silêncio põe em risco a própria existência do Ramo, já que não identifica as novas gerações com o passado, deixando que seja a vivência do presente o elemento capaz de sedimentar o *espírito de corpo*. Contudo, se se corre o risco que enunciei, ele não resulta só do atraso da investigação histórica; é consequência, também, de causas mais profundas que, de acordo com a minha experiência pessoal, passarei a identificar.

Se atentarmos nos *curricula* da grande maioria dos cursos das Academias militares, verificamos que a carga horária das disciplinas enquadráveis nas, ainda designadas, ciências exactas, é exageradamente elevada, se comparada com a das cadeiras do foro das ciências sociais e humanas. Na Academia da Força Aérea acontece como descrevemos⁽¹⁵⁾. Dado que os cursos continuam a privilegiar as ciências matemáticas e físicas, não há espaço temporal para desenvolver disciplinas como as de História, Estratégia, Relações Internacionais, Sociologia e muitas mais que seria fastidioso enumerar.

Justificando esta falta de espaço temporal, é curioso verificar uma interessante alteração ocorrida nas ciências matemáticas e que se consubstancia no facto de hoje ser clássica e universalmente aceite a subdivisão em disciplinas autónomas, com um programa um pouco mais detalhado, de algumas matérias que há trinta anos estavam concentradas na cadeira única de Matemáticas Gerais. Ora, facto semelhante não ocorreu, nas Academias, com a leccionação da História, a qual foi perdendo a natural tendência para se subdividir, como é lógico, em áreas específicas, como por exemplo, História Política, História Militar, História Económica, História de Portugal, História da Europa, História Contemporânea, etc.

Hoje, nas poucas horas destinadas ao ensino da História, os professores têm de escolher o mínimo para que os alunos fiquem

(14) Julgo que é indiscutível o papel que o estudo da História tem na formação do militar e, especialmente, na do oficial de carreira. Se o estudo da História nacional tem uma função integradora no tecido social nacional, o estudo da História Militar tem uma função duplamente integradora — identifica tecnicamente e sublima o sentido de entrega ou de dádiva do militar.

(15) O curso de Pilotagem Aeronáutica tem cerca de 3296 horas lectivas; 48 horas destinam-se à leccionação da cadeira de História Contemporânea de Portugal, enquanto, só no 1.º ano e só para a cadeira de Análise Matemática são consumidas 256 horas. Se incluirmos a cadeira de Álgebra Linear, Análise Operacional, Probabilidades e Métodos Estatísticos, Química, Electromagnetismo, Microfísica Aplicada, Electrotecnia e outras, verifica-se que, cerca de 40 % do tempo livre total, é consumido em cadeiras de índole físico-matemática.

com conhecimentos essenciais sobre História Política nacional e, algumas vezes, sobre a História Militar⁽¹⁶⁾.

Associado à problemática anterior, e causando dificuldades no desenvolvimento dos escassos programas de História, anda, também, o desinteresse, mais ou menos generalizado, da grande maioria dos jovens alunos da Academia da Força Aérea por este tipo de cadeiras, já porque não têm hábitos de leitura, já porque na preparação liceal lhes não foi inculcido o gosto pelo conhecimento histórico⁽¹⁷⁾.

Claro que as deficiências antes apontadas eram passíveis de alguma correcção, se os alunos tivessem tempo e meios para executarem pequenos trabalhos de pesquisa que os levassem ao prazer da descoberta.

Num outro plano do ensino na Força Aérea, concretamente ao nível do Instituto de Altos Estudos, o panorama, embora por razões diferentes, não é muito diverso do anterior⁽¹⁸⁾.

Com efeito, o *currículo* do Curso Geral de Guerra Aérea, centra-se na preocupação de desenvolver conhecimentos nas áreas da Tática, da Administração e da Política, com especial ênfase na da actualidade.

A preparação dos futuros oficiais superiores da Força Aérea faz-se tendo em especial atenção, como aliás é lógico, o presente e o futuro, numa perspectiva da evolução tecnológica. É assim, porque os progressos da arma aérea e, conseqüentemente, os do seu emprego, crescem a um ritmo que não permite estagnações.

Em consequência de necessidades específicas, relacionadas com o que acabamos de expor, os alunos, embora tendo liberdade de escolha, são aconselhados a optarem, para tema do trabalho monográfico final, por assuntos que constituam preocupação dos centros

(16) Na Academia da Força Aérea, para garantir o conhecimento da História nacional recente e, ao mesmo tempo, teorizar a integração sociológica mínima, optou-se por leccionar uma cadeira de Sociologia Militar, com a duração de 48 tempos.

(17) A metodologia de ensino da História seguida, actualmente, no ensino secundário, sendo a mais moderna e própria para as idades e potencialidades dos alunos até ao 9.º ano de escolaridade, não dota os discentes com os conhecimentos essenciais para, no caso da Academia da Força Aérea, seis anos depois reflectirem a um nível superior sobre problemáticas das quais não sabem o elementar.

(18) A leccionação sistemática da História de Portugal, no Curso Geral de Guerra Aérea do Instituto de Altos Estudos da Força Aérea, não vai além de cerca de quinze horas lectivas, num curso que tem a duração de nove meses; igualmente, ao Curso Básico de Comando — que tem a duração de um trimestre — também ministrado naquele Instituto, são leccionadas algumas horas de História de Portugal.

de decisão da Força Aérea. Deste modo, quase como regra, não se faz qualquer trabalho de pesquisa histórica, aquando da frequência do Curso Geral de Guerra Aérea.

Se nos estabelecimentos de ensino superior da Força Aérea a leccionação da História da Aviação Militar nacional, pelas razões que evidenciei, quase não tem assento, isso acontece porque, ainda que os investigadores históricos quisessem, torna-se impossível, de momento, desenvolver qualquer trabalho original, partindo da documentação oficial.

Com efeito, embora estejam organicamente criados o Serviço e o Arquivo Histórico da Força Aérea, por razões que se associam à relativa juventude deste Ramo das Forças Armadas, só agora, parece, se vai dar início ao conjunto de tarefas que transformam um monte de papéis numa fonte histórica capaz de ser consultada pelos investigadores.

Julgo que esta será a fase mais crítica de todo o labor que compete a quem tem de, superiormente, garantir a operacionalidade dos arquivos. Na verdade, a separação coerente, a classificação correcta e a preservação física dos fundos documentais constituirão a base firme para a explicação do passado, na medida em que à História, mais do que relatar, compete tornar inteligível esse mesmo passado.

Chegado a este ponto e tendo, dentro do limite de tempo disponível, cumprido o objectivo inicial, resta-me passar à fase conclusiva.

4. *Conclusões*

Depois de ter sugerido algumas explicações para o facto de ainda não ter sido tentada a elaboração da História das Aviações Militares nacionais, sou levado a concluir que seria de toda a conveniência avançar-se para a criação de um grupo de trabalho que, integrando militares e historiadores dos três Ramos das Forças Armadas, organizasse o inventário do espólio documental que permitisse aos investigadores não só prepararem os seus trabalhos monográficos como, também, quicá, escrever a História das Aviações Militares nacionais, desde a segunda década do século, até aos anos cinquenta ⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁹⁾ Avançar-se-ia claramente no sentido de separar as anteriores Aviações da Força Aérea, já que as problemáticas são distintas.

Na minha exposição passei, depois, à problemática da História da Força Aérea propriamente dita. Se se aceitar, como propus, que a Força Aérea como entidade sociológica, só existe há cerca de trinta nos, parece-me, deve concluir-se que ainda é cedo para se pensar numa síntese histórica; todavia, seria conveniente que os investigadores fossem avançando para estudos monográficos, com vista ao estabelecimento de cortes sociológicos longitudinais que possibilitem, mais tarde, ao historiador o entendimento do complexo social, sobre o qual se constrói a Força Aérea ⁽²⁰⁾.

De seguida, na minha exposição, abordei questões que vão da leccionação da História da Aeronáutica castrense portuguesa, nos estabelecimentos de ensino superior da Força Aérea, às condições para se fazer investigação histórica. E foi nestes pontos que, tenho consciência, encontrei o elo mais fraco da cadeia explicativa da situação da História na Força Aérea. Assim, parece-me, pode concluir-se que, como primeira medida, seria conveniente reformular os *curricula* dos cursos da Academia da Força Aérea, pelo menos os de Pilotagem Aeronáutica, por forma a conseguir um aumento do tempo lectivo destinado ao ensino da História, nas suas várias vertentes. Ao nível do Curso Geral de Guerra Aérea, leccionado no Instituto de Altos Estudos, poder-se-ia aproveitar a obrigatoriedade da elaboração de um trabalho monográfico, no final do curso, para estimular a produção de ensaios históricos que servissem de fontes secundárias para os futuros investigadores.

Pode ainda concluir-se, relativamente às condições para se fazer investigação histórica sobre documentação oficial e original, que há necessidade urgente de se proceder à organização do Serviço e do Arquivo Histórico da Força Aérea, dotando-o de pessoal tecnicamente competente e crente na utilidade do labor que desenvolve.

Estas são as conclusões que o meu trabalho e a minha experiência pessoal me sugerem. Não gostaria, contudo, de terminar sem recordar que, se se devem proporcionar ao historiador as condições para conhecer a História, porque a investigação lhe satisfaz anseios interiores, também ao militar da carreira se lhe devem dar possibilidades de contactar profundamente com a História do seu país, para que nele se enraízem as justificações pelas quais lhe pode ser pedido o sacrifício da própria vida.

(20) Evidentemente que estes cortes podem ter uma vertente histórica, se feitos com base em dados oriundos do passado, ou uma vertente actual se, desde já, se passassem a analisar sociologicamente alguns aspectos do grupo militar Força Aérea.

B I B L I O G R A F I A

- ABECASSIS, José Krus, *Bordo de Aataque. Memórias de uma caderneta de voo e um contributo para a História*, Coimbra, Coimbra Editora, 1985.
- AERO-CLUBE de Portugal, *Revista Aeronáutica* 1909-24, *Revista do Ar*, 1937, (...).
- BEIRES, J. Sarmiento de, *Asas que naufragam*, Porto, 1955.
- CARDOSO, Edgar, *História da Força Aérea*, 3 vols., Lisboa, Cromocolor, Lda., 1981-84; *Presença da Força Aérea em Angola*, Lisboa, Secretaria de Estado de Aeronáutica, 1963.
- CENTRO Nacional de Aviação, *O Voo Mecânico*, Lisboa, 1914.
- CONCEIÇÃO, Amadeu Pereira da, *Tragedias do Ar. Cronica dos Desastres Mortais da Aviação Portuguesa*, Lisboa, Paulo Guedes, 1929.
- CORPO de Tropas Pára-Quedistas, *História das Tropas Pára-Quedistas Portuguesas*, Lisboa, 1986.
- CORREIA, Pinheiro, *Sacadura Cabral*, Lisboa, Ed. Autor, 1964.
- DIRECÇÃO-GERAL de Aeronáutica Civil, *Efemérides, Precursores, Pioneiros Veteranos, Viagens Aéreas*, Lisboa, 1958.
- DUARTE, Joaquim Nunes, *Hidro-Aviões nos céus de Aveiro*, Ed. Autor, 1984.
- ESTADO-MAIOR da Força Aérea, *Mais Alto*, Lisboa.
- FERREIRA, J. Diniz, *A Mulher nos Céus de Portugal*, Lisboa, Ed. Autor, 1986.
- LAPA, Albino, *Aviação Portuguesa*, Lisboa, Imprensa Libânio da Silva, 1928.
- LOPES, Mário Canongia e COSTA José Manuel R., *Os Aviões da Cruz de Cristo*, Lisboa, 1989.
- PEIXOTO, M. Lemos, *Homens e Aviões na História da Amadora*, Amadora, Câmara Municipal da Amadora, 1980.
- TRANSPORTES Aéreos Portugueses, *A Viagem do «Argos» na Primeira Travessia Aérea Nocturna do Atlântico Sul*, Lisboa, 1977.

RAMOS, AFONSO & MOITA, LDA.