



Alverca, 4 de Maio de 1934, momentos antes da descolagem da esquadilha. Da esquerda para a direita: 1º Sarg. Elias Lobo, Ten. Melo Rodrigues, Ten. Humberto da Cruz, Cap. Sérgio da Silva, Maj. Pinheiro Correia, Cap. Lopes da Silveira, Ten. Joaquim Baltazar, Ten. Ciriaco da Silva, SAj Arnaldo Araújo e 2º Sarg. Dinis da Silva

VIAGEM AÉREA A ESPANHA E MARROCOS

# CRUZEIRO DO GIAB

TEXTO: 1Sar Pedro Ferreira\*  
FOTOS: AHFA



Corria a Primavera de 1934. Os aviadores do Grupo Independente de Aviação de Bombardeamento (GIAB) cumpriam a sua rotina diária, envoltos numa sensação que os lançava nalguma apatia. Subitamente, uma viagem de estudo e treino de pilotagem, o desafio de rasgar novos horizontes e pôr à prova as suas capacidades, interrompia a placidez dos dias de Alverca. O Cruzeiro Aéreo a Espanha e Marrocos constituir-se-ia assim no estímulo mais desejado...



## O "CRUZEIRO MULATO"

Nos princípios de Maio de 1934, sete oficiais (seis pilotos e um observador) e três sargentos mecânicos do Grupo Independente de Aviação de Bombardeamento iniciavam uma viagem em cinco aviões biplanos Potez 25 A2, que os levaria de Alverca do Ribatejo a Espanha e aos protectorados francês e espanhol de Marrocos.

O designado "Cruzeiro Aéreo do GIAB" tinha como principais objectivos estudar os aspectos organizacionais das aeronáuticas de Espanha e França, contactar com os métodos de instrução por elas seguidos e, ainda, proporcionar um treino de pilotagem e navegação mais profícuo que aquele que era conferido pelas "clássicas voltas de pista".

A viagem seria, de forma humorística, apelidada de "Cruzeiro Mulato", numa alusão ao "Croisière Noire" (Cruzeiro Negro), realizado pela recém-criada Armée de l'Air de França, com 28 aviões Potez 25 TOE, entre 8/11/1933 e 15/1/1934, no percurso Istres – Bangui – Paris. Nas palavras do Maj. Pinheiro Correia, a piada serviria para "amenizar os maus bocados" e "dulcificar o negro quadro" que se apresentava à aeronáutica nacional...

Bem mais modesto seria o projecto apresentado pelo GIAB que além de mencionar os objectivos a atingir, enfatizava o facto de se tratar de uma missão a realizar com aviões de uma unidade de bombardeamento "cuja base de treino" deveria assentar, precisamente, nas "viagens a longa distância".

Liderava a missão o Maj. Av. José Pedro Pinheiro Correia, Comandante do GIAB, que seguia no Potez nº 13 "Azemôr" juntamente com o Ten. Av. Humberto da Cruz. Constituíam as restantes tripulações: avião nº 1 "Ceuta" – Ten. Av. Joaquim Baltazar e 2º Sarg. Mec. Dinis da Silva; avião nº 6 "Casabranca" – Ten. Av. José de Melo Rodrigues e Cap. Obs. Tadeu Lopes da Silveira; avião nº 9 "Çafim" – Ten. Av. Ciríaco Ferreira da Silva e 1º Sarg. Mec. Elias Lobo; avião nº 10 "Mazagão" – Cap. Av. Joaquim Sérgio da Silva, 2º Comandante do GIAB, e SAj. Mec. Arnaldo José de Araújo.

Cada aparelho foi baptizado com o nome de uma antiga praça portuguesa do Norte de África, pintado a branco sobre a fuselagem verde oliva.



Cruzeiro Negro, reabastecimento em pleno deserto do Potez 25 TOE nº 6, da Armée de l'Air



Em Sevilha, os aviadores do GIAB junto dos seus congéneres espanhóis da Base de Tablada

A cada oficial foi confiada a missão de "estudar certo e determinado assunto", devendo no final da viagem apresentar um relatório do que "houver feito, visto e ouvido", obedecendo à seguinte distribuição de tarefas: Cap. Sérgio da Silva – "Pilotagem e Missões a Pilotos"; Cap. Tadeu da Silveira – "Organização da Observação em Geral"; Ten. Joaquim Baltazar – "Iluminação de Pistas"; Ten. Ciríaco da Silva – "Tiro e Bombardeamento"; Ten. Humberto da Cruz – "Organização Material"; Ten. Melo Rodrigues – "TSF e Serviços Meteorológicos".

### EM ROTA PARA O NORTE DE ÁFRICA

No dia 4 de Maio, às 8h30 da manhã, os aviões descolaram da pista de Alverca rumo a Sevilha, primeira etapa do cruzei-

ro. O voo decorreu sem incidentes, as condições meteorológicas em rota eram boas e ao fim de 1h50 os Potez aterraram na Base Aérea de Tablada. E as primeiras impressões não podiam ter sido melhores, a avaliar pelas palavras do Ten. Humberto da Cruz: "Ao aterrar em Tablada, eu tive a impressão de que em Espanha há aviação. Deparei logo com um trimotor Fokker das carreiras comerciais e perto dele um Heinkel de linhas modernas (...). O aeródromo, que eu sabia já de modelar arranjo, surpreendeu-me pela beleza e grandezça das instalações".

A missão portuguesa efectuou uma visita detalhada à Base de Tablada – também aberta ao tráfego civil – unidade onde se encontravam sedeados três grupos: bombardeamento (Loring R. 3 e Breguet



Após a aterragem no campo de Cazes, em Casablanca



Em Rabat, onde os aviadores portugueses foram recebidos pelo General de Brigada Vuillemin

19), reconhecimento (Loring R. 3) e caça (Nieuport 52 Hispano). Cada grupo possuía três esquadrilhas, com nove aviões cada em estado operacional e três de reserva. Colheriam igualmente elogios a Secção de Fotografia, os Serviços Meteorológicos e, sobretudo, as “espaçosas e amplas oficinas” onde se efectuavam as reparações de motores e células de todos os aparelhos da aviação espanhola do Norte de África.

No dia seguinte, a 5, e após a obtenção das necessárias informações meteorológicas, os aviadores iniciaram a descolagem pelas 8h10 (hora espanhola), aterrando três horas depois no campo de Cazes, em Casablanca, iniciando o périplo pelas unidades da aviação francesa em Marrocos que os levaria também às cidades de Ra-

bat, Marrakech e Meknés. Durante os dias em que permaneceu no protectorado francês, a missão lusa pôde aferir da influência “decisiva e fulminante” que a aviação militar francesa teve na “ocupação e pacificação definitiva de Marrocos”.

Com a transferência, para Rabat, do comando do 37º Regimento de Aviação de Marrocos, Casablanca perdera alguma da “sua importância de outrora sob o ponto de vista da aeronáutica militar”. Todavia, ainda estavam ali instaladas um grupo com duas esquadrilhas, cada uma com oito aviões militares e dois sanitários. Os aparelhos eram do tipo Potez 25 e Potez 29. Também funcionavam em Casablanca uma Escola de Mecânicos e um Parque de Reparções que servia todos os aviões em serviço no protectorado.

Em Rabat, a esquadrilha seria recebida pelo próprio Gen. Joseph Vuillemin, Comandante Geral da Aviação Francesa em Marrocos. A cidade era o “centro das principais autoridades militares e civis”, estando aí sedeados um grupo e duas esquadrilhas com o mesmo tipo de aviões que foram observados em Casablanca.

Na visita a Marrakech, onde existia “uma base séria de Aviação”, o facto mais relevante registou-se à aterragem, quando o Potez nº 13 “Azemôr” tocou com a extremidade da asa inferior esquerda na pista, ficando um pouco danificada. Uma simples reparação, efectuada no próprio local, foi o suficiente para colocar novamente o aparelho em estado de voo. O Maj. Pinheiro Correia apontou como causas do acidente o “defeito comum” a todos os Potez 25 e o “vento quente da região”.

Em Meknés, última escala em território francês, e “futuro centro de instrução aeronáutica” em Marrocos, existia uma escola de bombardeamento, impondo-se por isso a visita da missão do GIAB que acabaria por assistir a um exercício nocturno conjunto envolvendo a aviação e a infantaria. No decorrer das operações, registou-se um episódio curioso: após a queda de um pára-quedas luminoso num aduar vizinho “começou a constar entre os mouros que a esquadrilha portuguesa tinha andado a voar e logo tinha incendiado uma das barracas”!...

## VISOR DE BOMBARDEAMENTO NA ORIGEM DE INCIDENTE POLÍTICO

Num cruzeiro marcado pela normalidade, a etapa Meknés – Tetuán, que assinalava a entrada da comitiva no protectorado espanhol, constituiu a excepção à regra em virtude das péssimas condições meteorológicas em rota (má visibilidade devida ao denso nevoeiro e à chuva intensa) que se tornaram particularmente difíceis por alturas da aproximação ao Estreito de Gibraltar. Quando, finalmente, o avião do comando do cruzeiro aterrou no aeródromo militar de Sania Ramel, em Tetuán, já se encontravam na pista os Potez nºs 1 e 9. Todavia, faltavam os aviões nºs 6 e 10. Os momentos que se seguiram foram de verdadeira angústia, até se ficar a saber o seu paradeiro graças às diligências efectuadas pelo comandante do aeródromo.

Perdido dos restantes aviões, o Ten. Me-



lo Rodrigues retrocedeu e foi aterrar no campo de Tânger. O Cap. Sérgio da Silva, vendo a península descoberta, optou por aterrar na região de Los Barrios, na província de Cádiz, descolando em seguida rumo a Tânger. Na manhã seguinte, ambos os pilotos juntaram-se em Tetuán aos restantes companheiros.

Segundo contaram depois os aviadores espanhóis, Tetuán constituía “uma perfeita ratoeira para a Aviação” com o seu aeródromo situado no fundo de um vale rodeado de altas e afiladas montanhas, tendo um deles, perante o desempenho em voo dos camaradas portugueses, exclamado: – “*Han ustedes hecho una buena faena!*”

De regresso à Espanha continental, a estadia em Los Alcázares constituía o ponto fulcral da missão do GIAB, pois ali se encontrava instalada a única Escola de Bombardeamento e Tiro que o país vizinho possuía, “apetrechada de aparelhos modernos para bombardeamento”. Nesse estabelecimento, em que os assuntos ligados ao bombardeamento tinham “um superior desenvolvimento”, já lá haviam estagiado alguns oficiais da Aviação Naval Portuguesa. Em Los Alcázares encontravam-se também sedeados o Grupo de Hidroaviões da Península, entregue à Aviação Militar e equipado com aparelhos Dornier Wal, e uma esquadilha de bombardeamento com aviões Breguet 19.

Mas o que mais atraiu a atenção dos aviadores portugueses foi um visor de bombardeamento que o Cap. Ismael Warletta, instrutor da escola, desenvolveu a partir do visor francês tipo S.T.AE que já era também utilizado em Portugal. Tratava-se de um aparelho de visão livre ou directa – menos preciso, no entanto, que os visores ópticos – que podia ser utilizado em aviões de reconhecimento ou de bombardeamento ligeiro. As modificações introduzidas por aquele oficial resultaram num instrumento praticamente novo que deu provas das suas capacidades tanto na Escola de Los Alcázares como durante a guerra do Rif, em Marrocos. A principal inovação tinha a ver com o facto de permitir realizar o bombardeamento corrigindo o efeito do vento.

Os portugueses conseguiram chegar à fala com o inventor do equipamento, ficando a saber que conseguiriam, facilmente, adquirir um exemplar do seu visor para Portugal, bastando para tal dirigirem-



Durante a visita à Escola de Bombardeamento e Tiro da Base de Los Alcázares, em Espanha

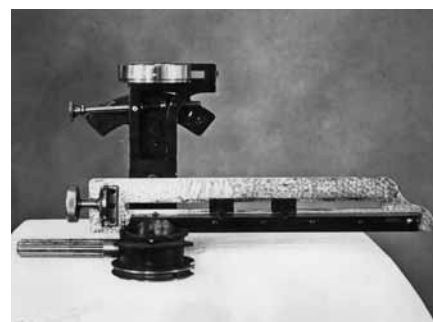


Os Potez 25 da esquadilha do GIAB alinhados no aeródromo de Rabat

-se aos Serviços Técnicos, em Madrid. Mas nem tudo se passaria de forma escorreita e simples, como de início se supôs, a começar pelas dificuldades levantadas por alguns aviadores espanhóis, “possivelmente ciosos dos seus inventos destinados à defesa nacional”...

Diferente seria a atitude do ministro da Guerra espanhol, Diego Hidalgo y Durain, que instantes antes do regresso da missão a Alverca mandou levar ao aeródromo de Getafe um visor “Warletta”, facto que daria origem a um incidente político em Espanha, com ataques dos partidos da oposição ao seu Governo e à ditadura portuguesa.

Assim, num artigo publicado no jornal “El Socialista”, intitulado “Qué se les há regalado a los portugueses?”, podia ler-se a dado passo: “*El hecho es que el ministro da la Guerra, tal vez por no saber la importancia del asunto, se comprometió a que*



Visor de bombardeamento “Warletta”

*el visor fuese entregado, com evidente ligereza (cuando menos) y com desprecio de la série de trámites burocráticos a que tan aficionados se muestran nuestros abogados gobernantes (...). Pues bien: un alto organismo militar hizo ver al ministro la enormidad de tal concesión; mas el ministro, en vez de tener el valor de rectificar, se ratifico en la dádiva, como lo demuestra el desenlace de la aventura: estando ya la esquadrilla portuguesa para despegar en el*



Avião Potez 25 n.º 6 "Casabranca"



Aspecto da recepção dispensada aos aviadores pela colónia portuguesa em Rabat

aeródromo de Getafe, y como si no esperasen otra cosa para emprender el vuelo, llegó un coche rápido del ministerio de la Guerra, del que se sacó un bulo, de las dimensiones correspondientes del visor de marras, que, embarcado en uno de los aparatos portugueses, fué la señal de marcha de la escuadrilla".

E o ataque prosseguia: "He aqui como los aviadores portugueses llevaron a su señor, el dictador Carmona, un buen presente de la republicana España. Un día puede ser factor importante para que toda la Península caiga bajo la férula de la dictadura jesuítica que aquél representa com Oliveira Salazar, correligionário de Gil Robles, y que no falta quien quiere ver pronto instalada en nuestro país, aun a costa, si es preciso, de que la capitalidad de la Ibéria unida recaiga en Lisboa".

Mais tarde, na sua edição de Domingo, 27 de Maio, o jornal "Ahora" publicou uma

curta declaração do ministro da Guerra acerca das acusações dirigidas pelo periódico "El Socialista", negando que se tivesse tratado de um presente pois, segundo o próprio, "se ha hecho la entrega previos los asesoramientos necesarios. Una vez que llegue a Portugal será devuelto por los procedimientos diplomáticos".

Mas a presença na capital espanhola não serviu apenas para tratar da "aquisição" do visor de bombardeamento, uma vez que ali se encontravam sedeadas as principais organizações aeronáuticas espanholas, tendo por isso um interesse particular para a missão.

Assim, foram efectuadas visitas aos aeródromos de Getafe, onde estavam sedeadas esquadilhas de observação, caça e bombardeamento, e Cuatro Vientos – onde assistiram a um exercício que envolveu aviões de caça e de bombardeamento – a mais antiga unidade da aeronáutica mili-

tar espanhola, estando também aí localizada a Escola Superior de Aeronáutica e, por último, à Escola de Aerostação, em Guadalajara.

## DE REGRESSO À ROTINA DO GIAB

Segundo a edição de 18 de Maio de 1934 do jornal "La Voz", o chefe da missão declarou, à chegada a Madrid, que estava a ser uma viagem tranquila e sem história, "igual que los países felices y las mujeres honradas". Assim, no dia 21 de Maio, Segunda-Feira, após descolar de Getafe, a esquadilha aterrou sem percalços na pista do GIAB.

Foi, na realidade, uma viagem que apresentou reduzidas dificuldades de navegação, mas que serviu para um contacto privilegiado com uma realidade que pouco ou nada tinha a ver com a existente em Portugal e em que ressaltava, além das "magníficas infra-estruturas" visitadas, sobretudo a "boa organização que por toda a parte" imperava, muito havendo a "aprender e até copiar" por uma aviação militar, como a portuguesa, que ainda se encontrava na "infância da arte". De forma mais incisiva, concluía o Maj. Pinheiro Correia: "...Portugal, país de recursos reduzidos, não pode ambicionar vir a possuir uma aeronáutica tão desenvolvida como aquelas que projectávamos visitar, todavia, uma vez a viagem feita, toda a missão do GIAB constatou (...) que não nos faltam somente recursos, falta-nos principalmente uma nítida e clara compreensão do que é e para que serve a aeronáutica militar..."

Além dos aspectos puramente aeronáuticos, o cruzeiro encerrou uma vertente "diplomática" que teve a ver com o contacto que os aviadores estabeleceram com a colónia portuguesa em terras marroquinas, sendo recebidos em Casablanca, Rabat e Meknés "com lágrimas e flores".

De volta à pequena unidade de Alverca do Ribatejo, os aviadores viam-se novamente entregues a uma rotina que os fazia definir e que, no dizer do seu comandante, apenas servia "para gastar energias e para adquirir vícios de ordem moral e ainda muito principalmente os de ordem profissional"... ✂

### FONTES E AGRADECIMENTOS

Arquivo Histórico da Força Aérea

\* Licenciado em História pela UCL