

**ACADEMIA MILITAR**  
**DIRECÇÃO DE ENSINO**  
**CURSO DE INFANTARIA**

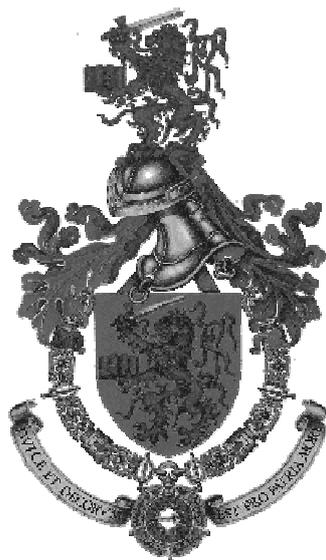
**TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA**

**IMPORTÂNCIA DAS OPERAÇÕES AEROMÓVEIS E  
AEROTRANSPORTADAS NA GUERRA COLONIAL**

**AUTOR: Aspirante – Aluno Ivo Rodrigues Pereira**

**ORIENTADOR: Tenente Coronel Dias Martins**

**Lisboa, Agosto de 2009**



**ACADEMIA MILITAR**  
**DIRECÇÃO DE ENSINO**  
**CURSO DE INFANTARIA**

**TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO APLICADA**

**IMPORTÂNCIA DAS OPERAÇÕES AEROMÓVEIS E  
AEROTRANSPORTADAS NA GUERRA COLONIAL**

**AUTOR: Aspirante – Aluno Ivo Rodrigues Pereira**

**ORIENTADOR: Tenente Coronel Dias Martins**

**Lisboa, Agosto de 2009**

## DEDICATÓRIA

À minha família  
À Marta por todo o seu amor, carinho e apoio

## **AGRADECIMENTOS**

A realização deste Trabalho de Investigação Aplicada não teria sido possível realizado sem ajuda. Desde já gostaria de exprimir a minha gratidão e reconhecimento a todos aqueles que não se fizeram rogados em me prestar uma valiosa colaboração, disponibilidade.

Agradeço ao meu orientador, Tenente Coronel Dias Martins pela sua dedicação e compreensão na condução do Trabalho de Investigação.

Ao Coronel Mira Vaz, Major General Borges, Major General Pinto por mostrarem absoluta disponibilidade, simpatia e preciosos contributos prestados nas entrevistas.

À minha namorada Marta Silveira, pela paciência, compreensão, apoio contínuo e estímulo.

# ÍNDICE GERAL

DEDICATÓRIA.....	i
AGRADECIMENTOS .....	ii
ÍNDICE GERAL .....	iii
ÍNDICE DE ANEXOS .....	iv
ÍNDICE DE APÊNDICES .....	iv
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS .....	vii
RESUMO .....	viii
ABSTRACT .....	ix
INTRODUÇÃO.....	1
<b>CAPÍTULO 1 ENQUADRAMENTO CONCEPTUAL.....</b>	<b>6</b>
1.1 AS OPERAÇÕES AEROMÓVEIS E AEROTRASPORTADAS.....	6
1.1.1 NA GUERRA COLONIAL.....	6
1.1.1.1 Operações Aerotransportadas .....	6
1.1.1.2 Operações Aeromóveis.....	7
1.1.2 NA ACTUALIDADE.....	9
1.1.3 EVOLUÇÃO .....	14
1.1.4 A SUA IMPORTÂNCIA NO QUADRO DA GUERRA SUBVERSIVA .....	15
<b>CAPÍTULO 2 AS OPERAÇÕES AEROMÓVEIS E AEROTRASPORTADAS</b>	
<b>VISTAS NO ÂMBITO DA GUERRA COLONIAL PORTUGUESA .....</b>	<b>23</b>
2.1 CARACTERISTICAS DO CONFLITO .....	23
2.2 OS MEIOS USADOS NESTE CONFLITO .....	32

2.3	ANÁLISE DE OPERAÇÕES – “CASE STUDY” .....	35
<b>CAPÍTULO 3 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>		<b>39</b>
3.1	SÍNTESE FINAL.....	39
3.2	CONCLUSÃO .....	41
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>		<b>43</b>

## ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO 1 -	MISSÕES TÁCTICAS DA FORÇA AÉREA .....	99
ANEXO 2 SA	7 STRELLA.....	103
ANEXO 3	LOCALIZAÇÃO DAS COLÓNIAS PORTUGUESAS.....	104
ANEXO 4	SELVA E CAPIM .....	105
ANEXO 5	VIATURA ATOLADA.....	106

## ÍNDICE DE APÊNDICES

APENDICE A -	HELICÓPTEROS DA 2ª GUERRA MUNDIAL .....	47
APENDICE B -	LOCALIZAÇÃO DE INFRA ESTRUTURAS AÉREAS .....	52
APENDICE C -	ESTRUTURA HIERÁRQUICA E IMPLEMENTAÇÃO TERRITORIAL .....	55
APENDICE D -	HELICANHÃO .....	56
APENDICE E -	MEIOS AÉREOS UTILIZADOS NA GUERRA COLONIAL .....	58
APENDICE F -	ENTREVISTA AO CORONEL MIRA VAZ.....	74
APÊNDICE G –	ENTREVISTA AO MAJOR GENERAL BORGES .....	81
APÊNDICE H –	ENTREVISTA AO MAJOR GENERAL PINTO .....	87

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 2.1: Esquema interpretativo da Operação Vendaval .....	37
Figura A.1: Helicóptero Flettner Fl 282 Kolibri.....	47
Figura A.2: Helicóptero FA 223 Drache. ....	48
Figura A.3: Helicóptero Sikorsky V-S 316 A. ....	50
Figura B.1: Mapa de Angola com localização de infra-estruturas aéreas .....	52
Figura B.2: Mapa da Guiné com localização de infra-estrutura aérea .....	53
Figura B.3: Mapa de Moçambique com localização de infra-estruturas aéreas.....	54
Figura D.1: Alouette III equipado com Canhão MG 151 de 20 mm.....	56
Figura D.2: Canhão MG151 fora do helicóptero.....	57
Figura E.1: Helicóptero Alouette III.....	58
Figura E.2: Helicóptero SA-330 Puma.....	60
Figura E.3 Caça Bombardeiro FIAT G91 R4.....	61
Figura E.4: Avião T-6 Harvard.....	63
Figura E.5: Caça F-86 Sabre .....	64
Figura E.6: Caça F-84 G Thunderjet .....	65
Figura E.7: Avião C-54 Skymaster.....	67
Figura E.8: Avião Douglas DC-6 .....	68
Figura E.9: Avião C-47 Dakota.....	69
Figura E.10: Avião Nord-Atlas. ....	70
Figura E.11: Avião Dornier DO-27 .....	71
Figura E.12: Bombardeiro PV2 Harpoon.....	72

Figura 2.1: Míssil SA-7a e SA-7b .....	103
Figura 3.1: Colónias Portuguesas .....	104
Figura 4.1: Soldados Portugueses na selva.....	105
Figura 4.2: Viatura no meio do capim.....	105
Figura 5.1: Viatura atolada na estrada .....	106

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AB:	Aeródromo Base
AM:	Aeródromo de Manobra
BA:	Base Aérea
BCP:	Batalhão de Caçadores Pára-quedistas
CV:	Cavalo Vapor
EME:	Estado Maior do Exército
EMFA:	Estado Maior da Força Aérea
EUA:	Estados Unidos da América
FA:	Forças Aéreas
FS:	Forças de Superfície
FAP:	Força Aérea Portuguesa
FM:	Field Manual
HDOTA:	Hedquarters Department Of The Army
IN:	Inimigo
Kgf:	Quilograma Força
MPLA:	Movimento Popular de Libertação de Angola
NATO:	North Atlantic Treaty Organization (OTAN - Organização do Tratado do Atlântico Norte)
RFA:	República Federal da Alemanha
SEA:	Secretaria do Estado da Aeronáutica
TIA:	Trabalho de Investigação Aplicada
TO:	Teatro de Operações
UNITA;	União Nacional para a Independência Total de Angola
UTCI:	Unidade Tática Contra Infiltração
ZA:	Zona de Aterragem
ZL:	Zona de Lançamento

## RESUMO

O presente tema situa-se no campo da História, mais concretamente num período conturbado para Portugal, a **Guerra Colonial**.

O conflito em que Portugal se viu envolvido não era algo inédito em África. Eram tempos de mudança e Portugal não iria fugir a essa mudança nos seus territórios ultramarinos, enfrentado movimentos de libertação nacional que transformariam o conflito numa guerra de características subversivas. A guerra levou à adopção e desenvolvimento de novas doutrinas pelas Forças Armadas principalmente o Exército para poder responder às ameaças com eficácia. O nosso tema visa a análise da preponderância que as **Operações Aeromóveis e Aerotransportadas** tiveram na Guerra Colonial.

O nosso trabalho começa por um enquadramento conceptual, onde damos a conhecer o que era uma Operação Aeromóvel e Aerotransportada na época da Guerra Colonial, na actualidade, bem como a sua evolução no período de anos decorrido até à actualidade. Depois de darmos a conhecer o que é uma Operação Aeromóvel e Aerotransportada evidenciámos de que formas elas são importantes no contexto de uma **guerra subversiva**.

No capítulo dois é analisada a importância que estas operações tiveram no desenrolar das acções militares levadas a cabo nos territórios ultramarinos Portugueses e como foram conduzidas. O capítulo engloba uma análise dos meios utilizados terminando com um “case study” sobre uma acção levada a cabo pelas forças Portuguesas.

No último capítulo é feita uma síntese dos pontos mais importantes retirados do trabalho e finaliza-se com a conclusão respondendo à questão central.

Palavras-chave: Guerra Colonial, Operações Aeromóveis e Aerotransportadas, Guerra Subversiva.

## ABSTRACT

The present work is a history's theme, more specifically in a troubled period for Portugal, the **Colonial war**.

The conflict that Portugal was involved wasn't something unprecedented in Africa. They were times of change and Portugal will not escape this change in their ultramarine territories, facing national movements that made the conflict a war of subversive characteristics. The war led to the adoption and development of new doctrines in The Military especially the Army to respond to threats effectively. Our theme concerns the analysis of the preponderance of **Airmobile and Airborne Operations** in the Colonial war.

Our work begins with a conceptual framework where we give to know what was a Airmobile and Airborne Operation during the Colonial war, in the present, and the evolution that they had until our days. After we gave the knowledge of what is an Airmobile and Airborne Operation, we show how they are important in a **subversive war** context.

In chapter two it is analyzed the importance that these operations had in the conduct of military actions carried out in Portuguese ultramarine territories, and how they were conducted. The chapter includes one analysis of means used in the conflict, ending with a "case study" of one action carried out by Portuguese forces.

The final chapter is an analysis of the most important points from the work and ends with the conclusion by answering to the central question.

Key word: Colonial war, Airmobile and Airborne Operations, subversive war

## INTRODUÇÃO

### *Nota Introdutória*

Terminada a Segunda Guerra Mundial assistiu-se a um crescimento progressivo dos movimentos nacionalistas para a libertação das colónias mantidas pelas potências Europeias. Surgiram assim pressões que deram origem a tensões e em alguns casos conflitos, abrindo assim um novo capítulo na História. Viveram esta realidade países como a Grã-Bretanha “enfrentando simultaneamente três revoluções separadas: na Malásia (1948-1960), no Quênia (1952-1956) e em Chipre (1954-1983) (P. Cann, 2005, p. 24), e como a França na Argélia em 1956. Portugal como potência colonizadora não iria escapar a estes movimentos de libertação levando o país a mergulhar num período de guerra de treze anos (1961-1974). Fundamentalmente no início, a tipologia de conflito não se encaixava num contexto convencional, mas sim uma guerra de carácter subversivo sem frentes bem definidas e com um inimigo diluído na população devido a este pertencer à população em geral, segundo o manual “O Exército na Guerra Subversiva” guerra subversiva é a “Luta conduzida no interior de um dado território, por uma parte dos seus habitantes, ajudados e reforçados ou não do exterior, contra as autoridades de direito ou de facto estabelecidas, com a finalidade de lhes retirar o controlo desse território ou, pelo menos, de paralisar a sua acção” (EME, 1963, p.I-1). Portugal como País fundador da NATO começou nos anos 50 a receber material a fim de se modernizar, mas o seu pensamento estava virado para África e com a possibilidade de utilização desse material no ultramar. Nos anos 50 já se notava os sinais evidentes do que estaria para acontecer e que isso seria inevitável, então as Forças Armadas, principalmente o Exército começou a desenvolver várias acções de preparação para a guerra, consistindo no desenvolvimento de doutrinas adequadas. Portugal preparou-se bem para este cenário de guerra. Uma acção vital foi o envio de vários oficiais para estagiarem na Argélia e na Grã-Bretanha. A experiência Argelina permitiu ter contacto com o modo utilizado pelos Franceses na condução da guerra que se travava naquela colónia, a experiência da Grã-Bretanha na Malásia consistiu uma grande fonte de conhecimento.

Portugal levou a cabo uma “*guerra de baixa intensidade com o mínimo de recursos durante um período prolongado*” (P.Cann, 2005, p. 205), para isso contribuíram os territórios em que combateu que estavam muito afastados de Lisboa e entre si, como Angola e Moçambique eram de uma vastidão imensa sendo difícil manter uma guerra como esta por tanto tempo. A geografia dos três teatros de operações era difícil sendo a vegetação muito densa e difícil para a condução de qualquer tipo de operações militares.

Em Portugal depois da segunda guerra mundial e da entrada para a NATO começaram a existir mudanças no meio militar, uma das mudanças foi a criação em 1955 do primeiro Batalhão de Caçadores Pára-quedistas (BCP). Com esta criação Portugal abriu uma nova página na questão da mobilidade passando a dispor de uma “tropa” capaz de ser projectada rapidamente. Outro acontecimento importante é a aquisição pela Força Aérea Portuguesa (FAP) de Helicópteros concedendo uma nova capacidade às forças Portuguesas, o Helitransporte. No início da guerra a quantidade de aparelhos existente eram poucos, tendo o governo adquirido em 1957 sete Allouette II à Sub-Aviation, só em 1963 já com o decorrer da guerra e devido a grande pressão por parte dos militares o governo adquire em grande quantidade os Allouette III. Esta aparição de meios e capacidades permitiu uma utilização do vector aéreo em benefício da projecção de forças no campo de batalha, contribuindo com flexibilidade e mobilidade para a movimentação de forças. Esta mobilidade acrescida permitia por parte dos comandantes um balancear das forças com maior facilidade e rapidez.

Com o decorrer da guerra a conjugação do factor geográfico ao factor mobilidade, necessário a qualquer acção militar, fez com que Portugal enfrentasse um grande desafio nesse ponto levando-o a desenvolver acções para aumentar essa tão desejada mobilidade. É aí que se encaixa o nosso problema, qual foi a importância das Operações Aeromóveis e Aerotransportadas na Guerra Colonial, este é o problema que se propõe analisar e cuja questão central é apresentada na subsecção *Metodologia de investigação* desta introdução.

## **Metodologia**

A nota introdutória e a introdução ao problema apresentado anteriormente, tem o objectivo de suscitar a curiosidade por parte do leitor e para o encaminhar no tema que se irá abordar. A finalidade do trabalho é analisar a preponderância das Operações Aeromóveis e Aerotransportadas e assim responder ao problema levantado pela mesma.

Como objectivo de investigação propõe-se verificar qual a importância que as Operações Aeromóveis e Aerotransportadas tiveram na Guerra Colonial.

O estudo ganha importância com a análise de um acontecimento que marcou profundamente o País, especificamente o estudo das Operações Aeromóveis e Aerotransportadas vai levar-nos a compreender o papel que estas tiveram numa guerra de características subversivas. Considera-se tratar-se de um tema com interesse relevante para compreendermos a forma de actuar das Forças Portuguesas.

A delimitação do estudo surge de uma forma natural, em termos da limitação geográfica esta vai-se cingir aos teatros de operações em que as tropas Portuguesas foram empenhadas em combates e enfrentaram movimentos de libertação nacionalista, vamos então estudar o teatro de operações de Angola, Moçambique e Guiné. Após termos realizado a delimitação geográfica é necessário realiza-la temporal, irá então, o nosso estudo focar-se nos anos em que decorreram a Guerra Colonial, entre 1961 e 1974. Devido a dimensão e vastidão de assuntos em relação as acções militares realizadas pelos Portugueses durante este período, vamos cingir-nos à análise de matéria relacionada com Operações Aeromóveis e Aerotransportadas bem como aos meios aéreos envolvidos.

A metodologia de investigação utilizada para a elaboração do Trabalho de Investigação Aplicada (TIA) foi a do método científico, recorrendo ao método dedutivo, o que incluiu a análise de documentos, acontecimentos e factos ocorridos na Guerra Colonial entre os anos de 1961 e 1974.

A base de sustentação do trabalho assenta numa pesquisa bibliográfica centrada em autores de renome nacionais e internacionais, cujo conhecimento sobre as matérias em análise é reconhecido, foi também realizada uma pesquisa documental no Arquivo Histórico Militar e o Arquivo Histórico da FAP. Foi ainda associado a este trabalho um conjunto de personalidades neste domínio de conhecimento, procedendo-se a realização de entrevistas com o objectivo de poder acrescentar valor ao tema desenvolvido.

Para conferirmos ao nosso trabalho um rumo procurou-se definir uma questão central que segundo Quivy e Campenhoudt deve ser clara, exequível e pertinente (2003, p. 252), a nossa questão central é: “De que forma foram preponderantes as Operações Aeromóveis e Aerotransportadas no desenrolar das Operações militares durante a Guerra Colonial (1961-1974)?”.

Para seguirmos um encadeamento lógico e não divagarmos sobre o assunto evitando a dispersão, procedeu-se ao levantamento de uma série de questões derivadas. As questões

derivadas vão permitir-nos que através da análise das respostas obtidas chegarmos à resposta do problema colocado através da questão central, constituindo assim a nossa base de análise.

As questões derivadas levantadas são:

- No período considerado e actualmente o que é uma Operação Aeromóvel e uma Operação Aerotransportada?
- Qual o papel a desempenhar pelas Operações Aeromóveis e Aerotransportadas numa guerra subversiva?
- Que características apresentava o conflito em que Portugal se encontrava?
- Que meios aéreos tiveram envolvidos?
- Estas operações foram adequadas ao tipo de guerra encontrada pelas tropas Portuguesas?

As hipóteses levantadas para orientarem o estudo efectuado, baseadas em conhecimento adquirido durante a consulta de literatura foram:

- Hipótese 1 – A preponderância das Operações Aeromóveis e Aerotransportadas no desenrolar das Operações militares durante a Guerra Colonial (1961-1974) foi enorme, relevando-se fundamental para o sucesso Português.
- Hipótese 2 – A preponderância das Operações Aeromóveis e Aerotransportadas no desenrolar das Operações militares durante a Guerra Colonial (1961-1974) foi moderada, não se revelando como fundamentais para o sucesso Português.
- Hipótese 3 – A preponderância das Operações Aeromóveis e Aerotransportadas no desenrolar das Operações militares durante a Guerra Colonial (1961-1974) foi nula não revelando qualquer importância para o sucesso Português.

Esta nossa abordagem está estruturada numa introdução e três capítulos. No capítulo 1 procede-se a um enquadramento conceptual onde se vai analisar as Operações Aeromóveis e Aerotransportadas à luz da doutrina da época e na actualidade seguida de uma comparação evolutiva entre as duas épocas. Ainda no mesmo capítulo demonstra-se a importância destas operações em guerra subversiva.

Numa segunda fase da investigação, no capítulo 2, vamos centrar-nos no caso concreto da Guerra Colonial Portuguesa identificando as características do conflito, os meios aéreos envolvidos e como não poderia deixar de ser incluímos um “case study” sobre uma operação.

Por fim o capítulo 3, os aspectos mais relevantes oriundos do trabalho que vão permitir responder à questão central e resolver o nosso problema, apresentando uma síntese final do trabalho e as conclusões inerentes do mesmo.

# CAPÍTULO 1

## ENQUADRAMENTO CONCEPTUAL

### 1.1 AS OPERAÇÕES AEROMÓVEIS E AEROTRASPORTADAS

#### 1.1.1 NA GUERRA COLONIAL

##### 1.1.1.1 Operações Aerotransportadas

Nos anos sessenta mais propriamente em 1961 no início das acções militares em Angola, as Operações Aerotransportadas eram um assunto relativamente recente. A utilização do espaço aéreo para fins militares ou de apoio a acções militares remonta à primeira guerra mundial, em que se realizava a colocação de espões na retaguarda com o recurso ao pára-quedas, para reconhecimento, obtenção de notícias ou realizar alguns ataques utilizando explosivos lançados pela mão do piloto. Surge assim a terceira dimensão no campo de batalha e a partir da primeira guerra mundial surgem pensadores como Douet ou Sversky que falam sobre o poder aéreo e que papel desempenhará em futuros conflitos defendendo que este seria decisivo na resolução de um conflito (Dias, 2005). A primeira Operação Aerotransportada no verdadeiro sentido, foi planeada e concebida pelo coronel americano Billy Mitchell, que propôs o lançamento de uma divisão na localidade de Metz, mas não se realizou devido ao fim da guerra. Só na segunda guerra mundial é que as Operações Aerotransportadas ganharam mais ênfase, numa primeira fase da guerra com os Alemães que as utilizaram na invasão da Noruega, Dinamarca, Países Baixos, e de destacar a invasão da ilha de Creta em que foram empenhados 15 mil Pára-quedistas. Numa segunda fase em que os Alemães perderam a superioridade aérea foram os Aliados que realizaram a maioria das Operações Aerotransportadas, destacando o Dia D e a Operação Market-Garden (Martins, 1984).

Em Portugal somente em 1955 é criado o Batalhão de Caçadores Pára-quedistas, militares Portugueses, 188 no seu total, foram tirar o curso de pára-quedismo a Espanha

terminando a 15 Julho de 1955. O BCP ficou integrado na FAP mas numa primeira fase de 1955 a 1958 com duas dependências, à Secretaria de Estado da Aeronáutica (SEA) com a responsabilidade de disciplina, administração e responsabilidade de fornecer transporte aéreo. Estava dependente do Ministério do Exército devido à sua estrutura orgânica semelhante a uma unidade de infantaria e a depender deste para a instrução e actuação no solo. Em 1958 as tropas Pára-quedistas ficaram a depender em todos os parâmetros ao SEA (Machado e Carmo, 1991,p.16).

As missões atribuídas a uma força aerotransportadas segundo a doutrina da época eram:

- *“atacar, conquistar e manter objectivos importantes;*
- *explorar o assalto inicial de outras forças aerotransportadas;*
- *ocupar determinadas zonas, ou reforçar unidades que se encontrem fora do alcance de outras forças terrestres;”* (EME, 1954, p.232)

### **1.1.1.2 Operações Aeromóveis**

O principal meio utilizado nas Operações Aeromóveis é o helicóptero. O helicóptero começou a ser utilizado na guerra na segunda guerra mundial, só aí começaram a aparecer aparelhos funcionais aplicáveis na guerra. Estes aparelhos eram utilizados não directamente no combate, mas eram empregues no reconhecimento, observação, busca e salvamento ou para fins comerciais, são exemplo o Flettner FL 282 Kolibri, FA 223 Drache, Sikorsky V-S 316 A<sup>1</sup>. A segunda guerra mundial foi o teste de fiabilidade para o helicóptero, mas foi na guerra da Coréia em 1950 que o helicóptero se assume em pleno, começando por efectuar voos de reconhecimento mas logo passou a efectuar evacuações médicas e transporte de tropas (Bastos, 2004). Utilizaram o helicóptero *“para o deslocamento e colocação de pequenas unidades no campo de batalha, este tipo de manobra que deu origem ao conceito de mobilidade aérea”* (Martins, 1984, p.62). O Tenente Coronel Maxwell Taylor em 1953 disse: *“ O helicóptero de carga empregado em massa pode aumentar a mobilidade táctica do Exército muito além de suas normais*

---

<sup>1</sup> Ver Apêndice A - Helicópteros da 2ª Guerra Mundial

*capacidades. Espero que o Exército dos Estados Unidos venha fazer amplas provisões para a total exploração do helicóptero no futuro” (Bastos, 2004, p.11).*

A aplicação do helicóptero na guerra subversiva começou com as forças Britânicas na Malásia em 1950 com três aparelhos e em 1956 havia 31 aparelhos ao serviço dos Britânicos. Há semelhança dos Estados Unidos da América (EUA) os helicópteros foram aplicados inicialmente para evacuação de feridos e mais tarde para o transporte de tropas (P.Cann, 2005).

A experiência Francesa na Argélia depois de 1954 em que enfrentou nesse território uma guerra subversiva fez com que a França nesse período tivesse uma grande experiência de combate com helicópteros. Apesar do seu começo modesto com somente oito aparelhos em 1957 a França aventurou-se na produção nacional fazendo várias experiências com helicópteros armados. Em 1962 a França possuía 380 aparelhos dos quais 200 eram ligeiros e quase todos de fabrico Francês, o Alouette II.

As forças Portuguesas foram largamente influenciadas pelos Franceses quer na condução da guerra subversiva quer nos meios aplicados adquirindo em 1959 os primeiros Alouette II e em 1963 o Alouette III (P.Cann, 2005).

Esta aquisição e posterior aplicação em África abriu um novo capítulo na história militar, podendo as Forças Armadas Portuguesas realizar Operações Aeromóveis que na altura tinham o nome de Helitransportadas. Em entrevista ao Coronel Mira Vaz, foi-lhe perguntado sobre a existência de doutrina sobre estas operações, referindo que existia um manual sobre Operações Helitransportadas mas que tratava a técnica de entrada e saída do helicóptero, porque depois do desembarque actuavam como forças apeadas. Realizou-se muito durante a guerra o heliassalto, *“o heliassalto é uma acção militar que consiste em colocar forças no terreno, em condições de poderem assaltar de imediato posições inimigas referenciadas”* (Mira Vaz, 2003, p.24). Existia ainda o conceito de Helitransporte ou Helicolocação *“que são manobras destinadas apenas a deslocar forças para locais pré-planeados, regra geral distanciados dos locais de estacionamento das tropas inimigas”* (Mira Vaz, 2003, p.24).

Com o decorrer das operações militares e com o emprego de helicópteros cegou-se à conclusão que havia necessidade de equipar os helicópteros com armamento devido à vulnerabilidade enfrentada no período de colocação de forças. A utilização de helicópteros armados passou a ser indispensável para garantir a segurança das forças no desembarque e para os aparelhos utilizados no desembarque. O Alouette III foi o helicóptero que recebeu

o armamento, sendo o Alouette III um helicóptero utilitários houve necessidade de adaptações para poder transportar armamento. O Alouette III estava equipado com um canhão de 20 mm MG 151 montado na lateral do helicóptero na porta esquerda.

Em 1965 os EUA entra no conflito do Vietname, a utilização do helicóptero foi feita em grande escala e com recursos que Portugal não tinha. O número de aeronaves de asa móvel utilizado foi muito elevado por parte dos EUA. A primeira Divisão de Cavalaria criada em 1962 tinha 434 aeronaves em que só seis não eram helicópteros, este facto dá-nos uma noção clara da diferença de recursos. Portugal teve ao seu dispor um total 162 aparelhos, mas nunca estiveram todos disponíveis devido à necessidade de manutenção ou por acidentes. À semelhança dos Portugueses os helicópteros americanos sofreram uma evolução na incorporação de armamento mas de uma forma mais rápida e eficaz culminando com o desenvolvimento em 1967 do primeiro helicóptero de ataque o Bell AH-1G Huey-Cobra (Bastos, 2004).

### 1.1.2 NA ACTUALIDADE

É essencial no nosso trabalho definir o que é uma Operação Aeromóvel e Aerotransportada, segundo o regulamento de Campanha Operações (2005, p.7-1) uma Operação Aeromóvel “*é uma operação na qual as forças de combate e o seu equipamento manobram, através do campo de batalha, em aeronaves com vista ao seu empenhamento em combates terrestres. A mobilidade aérea proporciona às forças terrestres uma dimensão adicional*”. As Operações Aeromóveis não devem ser confundidas com o transporte aéreo. Uma Operação Aerotransportada “*refere-se a operações cujas forças são lançadas em pára-quedas (desembarque aéreo) ou por aterragem de assalto, utilizando aeronaves de asa fixa, não devendo ser confundidas com as operações aeromóveis cujo meio de projecção é o helicóptero*” (EME, 2005, p. 8-1).

Os comandantes que disponham deste tipo de operações “*têm a capacidade de intervir rapidamente em qualquer ponto do seu sector ou zona de acção podendo, deste modo, ganhar a iniciativa e preservar a liberdade de acção*” (EME, 2005, p. 7-1). O helicóptero é o meio de transporte fundamental para a realização de Operações

Aeromóveis proporcionando maior mobilidade<sup>2</sup> às forças de combate, este meio de deslocamento devido às suas características peculiares nomeadamente a “*sua versatilidade que resultante da sua velocidade e capacidade de ultrapassar obstáculos, naturais e artificiais*” (EME, 1990a,p.2-2), o que permite uma coisa muito importante, o deslocamento de forma muito rápida de forças para um determinado ponto bem, como de material, nomeadamente armamento. Estes meios assumem grande valor aquando da necessidade de resposta imediata a uma acção levada a cabo pelo inimigo permitindo desorganizá-lo ou retardá-lo, dando um bem essencial às nossas Forças, que é o tempo. Ganha-se iniciativa permitindo a uma força não entrar no ciclo vicioso de reagir somente após uma acção do inimigo, a obtenção da iniciativa evita a ineficácia em reagir e tentar evitar acções inimigas. Um factor muito importante para que tudo aquilo que tivemos a dizer tenha sucesso é a necessidade da existência de uma situação aérea favorável, ou seja, é necessária a existência de superioridade aérea de quem vai realizar uma acção aeromóvel, devido a este facto as operações são realizadas em zonas não defendidas ou fracamente defendidas sobre o ponto de vista de defesa aérea.

Segundo o manual MC 136-1 Operações Aeromóveis (EME, 1990a,p.2-3) a finalidade da Operações Aeromóveis são as seguintes:

- *“Conquistar e manter a posse de terreno importante incluindo desfiladeiros, pontes e locais de travessia, por período limitado de tempo limitado.*
- *Ultrapassar obstáculos.*
- *Executar golpes de mão.*
- *Atacar ou destruir forças inimigas aerotransportadas ou aeromóveis e forças de guerrilha.*
- *Explorar os efeitos das armas nucleares.*
- *Executar missões de reconhecimento.*
- *Executar missões de segurança tais como vigiar possíveis eixos de aproximação inimigos ou actuar como força de segurança na área da retaguarda.*
- *Apoiar operações de decepção com fintas e demonstrações.*
- *Bloquear ou ajudar a conter penetrações inimigas, executando operações anticarro.*

---

<sup>2</sup> Mobilidade é a capacidade que as forças têm de se movimentar nas diferentes condições e situações, influenciando directamente a capacidade de cumprir a missão. O terreno, condições meteorológicas, os efeitos do armamento e a superioridade aérea do inimigo afectam a mobilidade (EME, 2005).

- *Reforçar forças cercadas.*
- *Lançar ou extrair patrulhas de longo raio de acção.”*

Destas finalidades apresentadas anteriormente destacamos o ponto referente às forças de guerrilha para efectuar uma acção deste género é necessário muita flexibilidade para poder executar deslocamentos rápidos permitindo concentrar potencial de combate em locais decisivos e ter a capacidade de dispersar rapidamente para reduzir a vulnerabilidade. Segundo o manual MC 136-1 Operações Aeromóveis (EME, 1990a,p.2-8), consegue-se flexibilidade através de:

- *“Normas de execução permanente (NEP) que facilitam a resposta rápida, para explorar as oportunidades tácticas e reagir às alterações da situação.*
- *Seleção contínua de zonas de embarque, rotas de embarque, rotas de voo e zonas de desembarque principais e de alternativa.*
- *Planos de fogos pormenorizados por forma a responder com oportunidade a alterações ou a ajustamentos da zona de embarque, desembarque e rotas de voo.*
- *Planos de alternativa, que alertem as unidades subordinadas para as missões previsíveis.*
- *Emprego de unidades de helicópteros de ataque para apoiar os helicópteros de assalto e as forças terrestres e para fazer face a acções inimigas imprevistas.”*

As unidades de helicóptero podem constituir-se como unidades de combate, de apoio de fogo e de apoio de serviços, embora estas unidades possam utilizar helicópteros idênticos, as suas funções e missões diferem muito, tendo o helicóptero a sua função atribuída conforme a unidade a que pertence. Regra geral uma força aeromóvel utiliza quatro tipos de helicópteros:

- Helicópteros de Observação.
- Helicópteros Utilitários.
- Helicópteros de carga.
- Helicópteros de ataque.

Segundo o manual MC 136-1 Operações Aeromóveis (EME, 1990a,p.4-10) os helicópteros de observação podem ser utilizados para o comando e controlo, observação, reconhecimento aéreo e aquisição aérea de objectivos. Os helicópteros Utilitários garantem o transporte de tropas e são os mais utilizados em Operações Aeromóveis, nesta situação

designam-se “helicópteros de assalto”. Estes ainda são utilizados para o comando e controlo das operações, garantem mobilidade porque podem deslocar meios de apoio de combate e apoio de serviços. Os helicópteros Utilitários são o principal meio de reabastecimento de unidades de combate numa Operação Aeromóvel e quando existe capacidade de colocação nestes aparelhos de equipamento especial podem garantir, evacuação sanitária, pesquisas radiológicas, fornecem iluminação, podem instalar cabo telefónico, lançar minas dispersáveis e lançar fumos. Esta aeronave devido às suas capacidades apresenta maior versatilidade existindo em todas as unidades helicópteros deste género devido à quantidade de tarefas que podem desempenhar. Os helicópteros de carga podem ser utilizados para transporte, mas devido à falta de manobrabilidade não deslocam tropas nem material para uma zona de assalto. No aspecto da mobilidade este tipo de aeronave é usada para movimentar unidades de apoio de combate e de apoio de serviços de combate. Uma das principais capacidades e funções é a recuperação de aeronaves abatidas. Por fim os helicópteros de ataque, estes são utilizados para aumentar como é obvio o potencial de combate de uma força aeromóvel. No manual MC 136-1 Operações Aeromóveis (EME, 1990a,p.4-11), estas unidades podem ser utilizadas para:

- *“Garantir o apoio às operações executadas para além do alcance da artilharia de campanha;*
- *Destruir objectivos pontuais: as unidades de helicópteros de ataque podem atacar forças inimigas pelo flanco e pela retaguarda, manobra esta frequentemente para além da capacidade das forças terrestres devido ao terreno ou à posição inimiga;*
- *Garantir apoio e segurança de helicópteros utilitários ou de reconhecimento;*
- *Suprimir armas de defesa aérea;”*

As Operações Aerotransportadas são utilizadas para projectar forças, especialmente equipadas, organizadas e treinadas, para serem largadas na área do objectivo por desembarque aéreo ou por aterragem de assalto, com a finalidade de conquistar ou conduzir operações especiais. Estas operações dependem da segurança para obter a surpresa, as operações podem ser realizadas e conduzidas de forma autónoma ou conjuntamente com forças no terreno para permitir a preparação e agilizar, complementar ou prolongar a acção. Uma força aerotransportada dá ao comandante flexibilidade para a empregar em qualquer parte do teatro de operações, permitindo-lhe se necessário estender a área de operações. As Operações Aerotransportadas à semelhança das Operações

Aeromóveis, para poderem ser conduzidas com sucesso é necessitam da existência de superioridade aérea no local de actuação.

Uma força destas características depois de colocada no solo acusa falta de mobilidade e de protecção. Essas faltas podem ser compensadas com a inclusão de viaturas no equipamento, apesar da utilização de viaturas a protecção pode ser fraca ou inexistente devido à blindagem menos eficaz que possam possuir as viaturas. A necessidade de tempo que uma força aerotransportada necessita para se reorganizar e atingir a sua prontidão para o combate, após ter sido projectada, constitui uma vulnerabilidade. Esse tempo necessário para a reorganização poderá influenciar a capacidade de defesa e de ataque da força nesse período. O sucesso ou o insucesso da missão depende da rapidez com que a força se organiza novamente em esquadras, pelotões e companhias, quanto mais rápido mais cedo podem começar a combater como unidade coesa. A duração das operações não pode ser muito prolongadas no tempo, sendo necessário prever a sua rendição ou a sua extracção, devido ao pouco apoio de fogos que dispõem, o apoio aéreo próximo adquire muita importância.

Uma força aerotransportada tem a possibilidade de mobilidade na projecção, ou seja, podem ser projectadas rapidamente a distâncias consideráveis e com possibilidade de ultrapassar obstáculos e dificuldades do terreno. A surpresa é conseguida devido à dificuldade que o inimigo tem em prever a área de operações da força.

Segundo o manual Regulamento de Campanha Operações as forças aerotransportadas podem conduzir três tipos de operações:

- Conquista e posse.
- Interdição de área.
- Golpes-de-mão aerotransportados.

A conquista e posse implicam a conquista e manutenção de um objectivo até ao reforço ou substituição. A interdição de área visa a negação de uma área ao inimigo impedindo-o que realize qualquer tipo de acção nessa área. O golpe de mão é uma acção de curta duração que pode ter como objectivo destruir posições ou instalações, capturar pessoal ou desorganizar operações inimigas (EME, 2005).

A escolha de Zonas de Lançamento (ZL) e de Aterragem (ZA) segundo o manual FM 90-26 “Airborne Operations” devem ter em conta os seguintes factores para a sua selecção, deve ser de fácil localização visual a partir do ar. As várias ZA/ZL devem estar alinhadas formando uma fila linear em que distam entre si cerca de quatro minutos para permitir uma

largada com precisão. As ZA/ZL devem estar fora do alcance das defesas aéreas inimigas ou de forças terrestres com grande capacidade defensiva. A colocação das forças deve ser perto do objectivo ou no objectivo, devendo sempre que a situação permita a definição da ZA/ZL no objectivo optar por esta situação. Por fim temos que ter em consideração as condições atmosféricas e o terreno, para a selecção das ZA/ZL as condições atmosféricas sazonais devem ser tidas em conta. O nevoeiro baixo, nuvens, chuva, ventos fortes, névoa, podem interferir com a observação da ZA/ZL e impedir a sua utilização. O terreno deve ser preferencialmente plano ou pouco ondulado e relativamente livre de obstáculos mas não necessariamente completamente livre de obstáculos. Os obstáculos na ZA/ZL não impedem a utilização de tropas Pára-quedistas mas pode aumentar o número de baixas durante o salto. Terrenos montanhosos ou vales rodeados por montanhas devem ser evitados bem como zonas densamente arborizadas. Zonas com grandes vales e planaltos podem ser usados por razões de segurança.

### **1.1.3 EVOLUÇÃO**

Podemos dizer que depois da Guerra Colonial terminar houve uma mudança progressiva em relação à aplicação das Operações Aeromóveis e Aerotransportadas. Deixaram de estar voltadas para a aplicação e instrução na contra guerrilha, adaptando a doutrina e instrução para aquilo que poderiam ser as novas ameaças. Portugal nomeadamente as tropas Pára-quedistas enviaram à França oficiais para se aperceberem e entenderem que mudanças tinham feito os franceses na aplicação dos meios aeromóveis e aerotransportados para as novas ameaças. A instrução vocacionada para a luta contra guerrilha foi aos poucos desaparecendo (Pinto, 2009).<sup>3</sup>

No período de anos que passaram desde a Guerra Colonial existiu evolução nos meios utilizados para a realização das acções. Na actualidade os aviões utilizados nas Operações Aerotransportadas têm uma maior autonomia podendo percorrer distâncias maiores sem necessidade de abastecimento. Novos pára-quedas permitem uma largada a alturas muito pequenas aumentando assim a capacidade furtiva de uma força aerotransportada. A evolução no armamento que com a aplicação de novos materiais foi

---

<sup>3</sup> Ver Apêndice H - Entrevista ao Major General Pinto.

diminuindo o seu peso e aumentando a letalidade, possibilitou que fossem utilizadas armas que antes era impossível transportar num salto. É exemplo armas anti-carro ou morteiros que possibilitam um maior volume de fogos.

Nas Operações Aeromóveis os helicópteros evoluíram de uma forma espectacular com a invenção de novos motores nos helicópteros permitindo melhorar este aparelho em todos os aspectos, na velocidade atingida, no alcance, na autonomia e na capacidade de levantar carga. O aparecimento dos helicópteros armados vocacionados somente para o ataque equipados com armamento anti-pessoal ou anti-carro aumentou a letalidade deste sistema de armas conferindo um apoio de fogos eficaz. O melhoramento do meio utilizado nas Operações Aeromóveis foi a principal evolução.

#### **1.1.4 A SUA IMPORTÂNCIA NO QUADRO DA GUERRA SUBVERSIVA**

A guerra subversiva é um tipo de conflito que não se encaixa nos parâmetros de guerra convencional. A definição adoptada por nós define-nos guerra subversiva como “*luta conduzida no interior de um dado território, por uma parte dos seus habitantes, ajudados e reforçados ou não pelo exterior, contra as autoridades de direito ou de facto estabelecidas, com a finalidade de lhes retirar o controle desse território ou, pelo menos de paralisar a sua acção*” (EME, 1963, p.I-1). Um conflito deste género apresenta três características fundamentais, que são a influência da população, influência do exterior e a complexidade da guerra (EME, 1961). A influência da população é uma característica muito importante sendo a sua conquista fundamental e constitui o principal objectivo e meio para o alcançar de uma vitória, “*nenhuma acção subversiva terá... sucesso sem primeiro conseguir o apoio, voluntário ou forçado, consciente ou inconsciente, de uma parte numerosa da população*” (EME, 1963, p.I-19). A segunda característica, a influência do exterior em que não podemos restringir o conflito as fronteiras desse território, muito do apoio vem do exterior. Tomemos o caso Português em que os movimentos foram apoiados por governos como o Chinês e o dos EUA, e em que muitos guerrilheiros tiveram instrução na China e a grande pressão exercida pelos EUA a favor dos movimentos subversivos. A terceira característica, a complexidade é devido ao carácter clandestino do inimigo em que

actua de forma esporádica em situações que não permitam a sua referenciação e posterior destruição. A diversidade de meios e processos contribui para essa complexidade e podem ser usados meios e processos “*insidiosos, clandestinos e violentos, podem ser de natureza moral, económica ou militar etc*” (EME, 1963, p.I-27). A guerra de superfície à qual se refere o livro Exército na Guerra Subversiva em que não existe uma divisão convencional entre as forças opositoras, a guerra é levada de forma clandestina em vários pontos e os adversários encontram-se misturados ou justapostos sobre a população.

É importante não confundir o conceito de guerra subversiva com o conceito de guerra de guerrilhas, este está ligado aos meios e processos utilizados, tendo um carácter mais restritivo sendo aplicação em todos os tipos de guerra (EME, 1963). Podemos dizer que a guerra de guerrilha é uma forma de conduzir uma guerra subversiva.

Uma luta contra a subversão apresenta dois aspectos distintos que são: evitar a subversão e se este não for possível será então o reprimir da subversão (EME, 1961). É no segundo aspecto que as forças militares vão ter um papel muito importante a desempenhar, bem como o seu empenhamento será total. Com o objectivo de pacificar o território e restabelecer a ordem as forças militares têm “*três missões*:

- *Combater os bandos armados as guerrilhas e as forças pseudo-regulares, executando operações militares defensivas e ofensivas.*
- *Exercer uma acção psicológica sobre o adversário e, principalmente, sobre a população, e ainda sobre esta última, para a tornar mais receptiva àquela acção, uma eficaz acção social, contribuindo assim directamente, dentro das suas possibilidades, para conservar ou reconquistar o apoio dessa população.*
- *Dar apoio às autoridades civis, prestando-lhes informações, reforçando a acção da polícia ou actuando em cooperação com ela na manutenção da ordem, garantindo o controle da população e assegurando a manutenção dos serviços essenciais quando necessário.”* (EME, 1963, p.II-22).

As forças inimigas referenciadas no primeiro ponto podem considerar-se como elementos terroristas e sabotadores, guerrilhas e forças pseudo-regulares, este tipo de forças está relacionado com a evolução do conflito. Numa primeira fase a existência de pequenos incidentes esporádicos, numa segunda fase o aparecimento já de alguma organização com o aparecimento de guerrilhas e já numa fase muito avançada o

surgimento de forças que na sua doutrina e organização se assemelham muito a uma força regular.

A luta contra uma guerrilha pode ser feita de duas formas, de uma forma ofensiva ou de uma forma defensiva. A defensiva visa a defesa de pontos importantes, regiões ou zonas de valor estratégico, bem como negar o acesso de forças de guerrilha a uma zona e impedir o seu contacto com a população. A ofensiva visa a manutenção da iniciativa por parte das nossas Forças e por contra partida retirá-la às forças opositoras, bem como impedir mais uma vez o contacto com a população devido a esta constituir o principal apoio para o reabastecimento.

Segundo o manual Americano FM 90-8 “Counter guerrilla Operations” o sucesso do combate contra guerrilhas depende de quatro princípios básicos, iniciativa, profundidade, flexibilidade e cooperação. A iniciativa vem ao encontro do que já referimos anteriormente em que é necessário para o sucesso andar “um passo sempre à frente” das forças opositoras. A iniciativa inserida numa missão conduzida com determinação é um factor decisivo para a guerra (EME, 2005). Com o princípio da profundidade pretende-se realçar a necessidade de não estendermos demasiado as linhas de reabastecimento. Este princípio vai ao encontro da doutrina nacional utilizada em África a quadrícula. Na quadrícula existia uma distribuição de unidades por zonas de actuação que permitiam reagir às ameaças das guerrilhas conseguindo atrasar, perturbar ou destruir a guerrilha bem como as suas bases. A cooperação é necessária para que o potencial de combate aumente mas não só, numa guerra destas características esta coordenação é essencial para uma boa actuação das forças militares em articulação com as autoridades civis. Finalmente a flexibilidade, neste ponto podemos referir-nos à versatilidade necessária que a força necessita de ter para se adaptar a situações novas rapidamente, esta capacidade tem necessariamente que estar relacionada com a mobilidade. A mobilidade que irá aumentar consideravelmente a versatilidade e capacidade de adaptação de uma força de contra subversão, tendo este aspecto da mobilidade que estar sempre presente numa força dita de contra subversão.

Devido à forma não convencional de actuar de uma guerrilha, à disposição e actuação das forças do País que luta contra a subversão terá de ser alterada e não poderá usar uma tática convencional, terá de se adaptar ao novo tipo de inimigo e operações (EME, 1966). Por se enfrentar um inimigo que se confunde com a população e que sempre que não se sente capaz de realizar as suas acções, se dissimula no meio da mesma, devido a esse facto não existe como num combate convencional uma linha de combate

rigorosamente definida. Face a estas características, forças que enfrentem uma guerrilha terão que adquirir processos capazes de realizar correctamente a chamada “contra guerrilha”, e que em muitos processos será idêntica aos que as guerrilhas utilizam. Podemos deduzir que *“na contra guerrilha desempenharão, portanto, papel importante as pequenas unidades altamente móveis e capazes de actuar com eficiência nos terrenos difíceis que os rebeldes procuram”* (EME, 1966,p.III-1). As forças de Infantaria serão aquelas que terão o principal papel e o mais difícil na contra guerrilha. Devido a terem de actuar em terreno difícil, porque é normalmente o terreno utilizado pelas guerrilhas, o que faz com que a infantaria não consiga obter o apoio normal de artilharia, morteiros e metralhadoras pesadas. Esta condicionante fará com que exista necessidade de compensar esta deficiência, e na guerra subversiva esta será colmatada com o aumento da mobilidade. Se a mobilidade num conflito convencional assume uma importância fundamental, numa guerra subversiva onde, como referimos, o inimigo poderá aparecer em qualquer lado e simultaneamente desaparecer, devido a confundir-se com a população, então podemos afirmar que a força opositora à guerrilha terá que ter uma capacidade móvel muito maior, para poder responder com eficácia e rapidez às acções levadas a cabo pela guerrilha. *“A mobilidade é fundamental nas operações contra-guerrilha para se conseguir a surpresa e contrabalançar a mobilidade das guerrilhas”* (EME, 1961,p.96). As forças de contra guerrilha têm que possuir mobilidade igual ou superior às guerrilhas para que as possa encontrar, fixar e combater. Visto que a guerrilha actua com forças apeadas, forças de contra-guerrilhas motorizadas, mecanizadas, ou transportadas por meios aéreos terão uma vantagem de mobilidade significativa. (Hedquaters Department Of The Army [HDOTA], 1986)

A obtenção da mobilidade pode ser conseguida através de várias maneiras, podemos enunciar aqui algumas, como por exemplo, através de viaturas, blindadas ou não, utilizando as vias de comunicações terrestres, vias-férreas, vias marítimas ou fluviais e ainda através de meios aéreos. As operações levadas a cabo na contra guerrilhas podem ocorrer em qualquer tipo de terreno, mas as guerrilhas procuram terrenos que lhe confirmam vantagem, esses terrenos são:

- *“Os montanhosos, os pantanosos e os desérticos, onde as dificuldades de deslocamento para as forças militares são maiores.*

- *E, principalmente, os densamente arborizados, onde às dificuldades de deslocamento há que juntar as resultantes de uma visão limitada.*” (EME, 1966,p. II-1).

O conflito de características subversivas mais recente é o caso do Afeganistão que encaixa neste tipo de terreno em que grande parte do território Afegão é formado por regiões desérticas ou semidesérticas e constituído por inúmeras cordilheiras montanhosas, problemas de movimentação e mobilidade foram sentidas pelas forças da NATO destacadas naquele País. Um terreno com estas características não dispõe de vias de comunicação para possibilitar a utilização de meios terrestres de deslocação, caso existam vias fluviais que permitam a utilização desses meios, estas são normalmente rodeadas por densas floresta que não permitem o desembarque em qualquer ponto da via de comunicação. Neste tipo de conflito os meios aéreos ganham uma importância muito grande, nomeadamente através da condução de Operações Aeromóveis e Aerotransportadas. Segundo a doutrina Portuguesa e dos EUA, a disposição de uma força que se encontra num território sujeito a uma guerra subversiva, terá que se constituir forças de ocupação que terão de estar dispersas pelo território, para a ocupação de pontos importantes e de povoações com a finalidade de *“guarnecer esse território e manter o contacto com a população”* (EME, 1966,p.IV-13), as chamadas forças de Quadrícula. Mas devido à dispersão destas forças e à sua vertente mais defensiva poderá permitir que a guerrilha tenha tempo para treinar, recrutar e melhorar o seu armamento, para que isso não aconteça existe uma força de intervenção (reserva). As forças de intervenção permitem a manutenção de uma postura ofensiva de procura e aniquilamento da guerrilha, estas forças regra geral são constituídas por forças de infantaria com mobilidade podendo ser mecanizadas. As unidades de reserva devem ser altamente móveis, o transporte aéreo é o método preferencial para mover a reserva, devido a ser rápido e não depende da abertura de caminhos como as forças motorizadas. Seja qual for o meio utilizado pela reserva este estará imediatamente disponível para ser utilizado (HQOTA, 1986). No caso particular dos Pára-quedistas quando empenhadas em acções de contra-guerrilha *“são de extraordinário valor porque possuem em maior grau as vantagens da surpresa, da mobilidade e da acção de choque. As unidades Pára-quedistas atacantes podem ser lançadas dentro dos perímetros de segurança das guerrilhas, desta forma aumentando a possibilidade da surpresa”* (EME, 1961, p.36).

As Operações Aeromóveis vão permitir às forças de reserva uma grande mobilidade táctica superior e nenhuma força no campo de batalha tem a capacidade de responder a uma situação táctica e percorrer distâncias longas tão rápido como uma força aeromóvel. A característica fundamental duma Operação Aeromóvel é a utilização do helicóptero, isso permitirá:

- Concentrar e dispersar rapidamente forças em quantidade elevada em locais e momentos críticos, com a possibilidade de a extrair rapidamente e a empenhar noutro local.
- Atacar posições inimigas de qualquer direcção.
- *“Atingir rapidamente qualquer local, independentemente das dificuldades do terreno e da situação inimiga entre esse local e o ponto de partida”* (EME, 1966, p.III-29).
- Atacar objectivos em terrenos que de outra forma seriam inacessíveis (HQOTA, 1986).
- Reagir rapidamente a uma oportunidade táctica<sup>4</sup> num terreno difícil e a uma distância considerável.
- Ultrapassar todo o tipo de barreiras ou obstáculos (HQOTA, 1986).
- Conferir ao comandante flexibilidade, permitindo-lhe constituir uma pequena reserva e poder empenhar o resto da força noutras acções (HQOTA, 1986).
- Colocar forças rapidamente em pontos decisivos<sup>5</sup>, em povoações, instalações ou forças amigas que estejam a ser atacadas pelo inimigo.

A flexibilidade, mobilidade e velocidade são as principais vantagens em utilizar forças aeromóveis. Velocidade e surpresa podem ser obtidas através de tácticas aeromóveis para inserir as primeiras forças na área de operações (HQOTA, 1986).

Mas a utilização do helicóptero também tem limitações, tais como ser afectado pelas condições meteorológicas, capacidade de carga que vai limitar o tipo de armamento e

---

<sup>4</sup> Oportunidade táctica é a possibilidade de actuar com eficácia contra o inimigo se actuarmos numa determina janela de tempo.

<sup>5</sup> Ponto decisivo é um local, acontecimento crítico, ou sistema que permite a um comandante uma significativa vantagem sobre o inimigo e influencia decisivamente o resultado de uma operação (HQOTA, 2001).

equipamento transportado pelas forças, é vulnerável a aviões inimigos, defesa aérea e guerra electrónica. Fica ainda muito vulnerável aquando do embarque e desembarque das forças no terreno.

O helicóptero como principal meio aéreo de uma Operação Aeromóvel, permite desempenhar várias funções muito importantes na luta contra guerrilhas. “*A sua capacidade de aterrar em pequenas clareiras ou pairar sobre um ponto do terreno, torna-o altamente aconselhável para missões de reabastecimento e ligação, evacuação de feridos e doente e transporte de pequenas formações de «comandos» em zonas inacessíveis*” (EME, 1961, p.38). A questão da evacuação de feridos e doentes é muito importante, essa capacidade irá afectar de uma forma muito significativa a moral das tropas, e ao afectar a moral afecta também a vontade de combater e por sua vez irá melhorar o desempenho do combatente nas suas acções. Um combatente que sinta que se lhe acontecer algo numa missão tem rapidamente disponível ajuda médica a sua performance vai aumentar. “*As medidas tomadas para a evacuação e tratamento de feridos dêem ao soldado a convicção de que terá uma assistência adequada se for atingido em combate*” (EME, 1966, p.III-9). Este serviço pode ser assegurado por helicópteros utilitários adaptados para esse efeito, ou helicópteros especialmente concebidos para o efeito. O helicóptero pode fornecer apoio de fogo às forças no terreno, este ponto não deixa de ser também muito importante, a capacidade conferida por helicópteros de ataque ou helicópteros utilitários armados, permite uma maior capacidade de fogo e protecção à força aeromóvel empenhada no terreno. Este tipo de helicópteros poderá ser o único apoio de fogos disponíveis para a força no terreno. Os helicópteros de ataque têm a capacidade para empregar vários sistemas de armas, para atacar e destruir alvos inimigos. Os helicópteros de ataque têm poder de fogo, tempo de reacção, mobilidade e capacidade para atacarem alvos com precisão, conferindo a capacidade de ataque em profundidade letal e eficaz (EME, 2005).

As forças aerotransportadas quando utilizadas na guerra subversiva e particularmente na contra guerrilha, vão permitir lançar forças através de pára-quedas numa determinada área. A principal vantagem de usar este tipo de forças, e que dá ao comandante a capacidade de projectar um grande número de forças num pequeno período de tempo. Pode-se ainda inserir pequenas unidades em áreas controladas por guerrilhas, que poderão actuar clandestinamente nessa área, as Operações Aerotransportadas dependem de factores como a existência de uma zona de lançamento, de infra-estruturas, do terreno e do tempo.

Estas limitações são importantes devido ao terreno nas zonas de actuação apresentar características que não permitam a utilização mais eficaz destes meios. As Operações Aerotransportadas podem ser utilizadas para inserir forças em áreas adequadas em todas as fases da insurreição (HQOTA, 1986).

Quer nas Operações Aerotransportadas quer nas Aeromóveis para que elas possam decorrer em segurança é necessário a existência, mesmo que momentânea, de superioridade aérea. Numa guerra subversiva essa superioridade aérea não é difícil de obter e manter devido à diferença de potencial entre as partes, em que as guerrilhas não têm meios, pelo menos numa fase inicial, antiaéreos.

## CAPÍTULO 2

### AS OPERAÇÕES AEROMÓVEIS E AEROTRANSPORTADAS VISTAS NO ÂMBITO DA GUERRA COLONIAL PORTUGUESA

#### 2.1 CARACTERÍSTICAS DO CONFLITO

Portugal tinha um desafio muito grande para enfrentar. A distância da metrópole (Lisboa) para os territórios ultramarinos era muito grande. Luanda capital de Angola distava de Lisboa 7300 km, a Guiné dista 3400 km e Moçambique 10300 km<sup>6</sup>. Não bastando esta dificuldade de transporte de Lisboa para qualquer um dos territórios ainda se acrescia a vastidão dos territórios e as suas características geográficas que constituíram um grande desafio às forças presentes nos territórios ultramarinos. Para termos uma ideia da vastidão dos territórios, Angola tem uma área de 1 264 314 quilómetros quadrados sendo catorze vezes maior que Portugal, Moçambique apresentava uma área de 784 961 quilómetros quadrados o que perfaz nove vezes a área de Portugal. A Guiné como território mais pequeno ocupando uma área de 36 125 quilómetros quadrados comparando-se ao tamanho do Alentejo (P.Cann, 2005).

A esta vastidão de territórios temos que acrescentar o clima que tem características tropicais sendo quente e húmido, existem duas estações a estação das chuvas onde a precipitação é muito elevada e uma estação seca onde as temperaturas são ligeiramente mais baixas e a precipitação diminui. Os territórios ultramarinos devido ao seu clima húmido e quente apresentam-se dois tipos de vegetação o capim e a selva<sup>7</sup>. A selva “*é um intrigado e denso conjunto de árvores, arbustos e trepadeira onde, por vezes, a luz do sol dificilmente passa*” (EME, 1966, p.II-11), o capim “*é uma vegetação herbácea*

---

<sup>6</sup> Ver Anexo 3- Localização das Colónias Portuguesas.

<sup>7</sup> Ver Anexo 4 - Sela e Capim.

*extremamente densa e alta – chega a atingir 3 metros – e que pode cobrir zonas com milhares de quilómetros quadrados de superfície”* (EME, 1966, p.II-11). A Guiné dispunha de uma particularidade a ocidente sendo constituída por densas florestas pantanosas, com inúmeros deltas, sendo o território atravessado por vários rios e com marés que inundam esses deltas duas vezes por dia formando pântanos. Este fenómeno de inundação pelas marés faz com que a área da Guiné altere conforme a maré.

As vias de comunicação que na época existiam nestes territórios eram na sua grande maioria de terra batida abertos pelo meio da selva ou do capim, ou eram simples picadas. A quando da época das chuvas as estradas e picadas enchiam-se de lama atolando as viaturas<sup>8</sup> tornando-se intransitáveis, na época seca a poeira entupia facilmente os filtros das viaturas e denunciava a sua aproximação (EME, 1966).

A falta de vias de comunicação apropriadas, a sua localização no meio da vegetação densa e a dificuldade de progredir fora das vias de comunicação fez com que a mobilidade fosse reduzida. A utilização de viaturas era limitada às vias de comunicação existentes quando transitáveis, devido a este facto e à vegetação envolvente ser muito densa, as tropas Portuguesas eram facilmente emboscadas e as forças de guerrilha desapareciam facilmente devido à vegetação. A movimentação das reservas através do meio terrestre era sempre muito demorada e a infantaria necessitava muitas vezes de actuar sozinha e de forma apeada.

Os Portugueses depararam-se então com um grande problema de mobilidade que teria de ser resolvido para permitir uma maior flexibilidade das forças no terreno. As limitações do terreno, clima, vias de comunicação e o problema das minas condicionavam a aplicação dos meios terrestres, a solução encontrada foi a viragem para os meios aéreos. Os meios aéreos trouxeram para o combate extraordinário potencial de fogo e movimento para a manobra. As primeiras acções em que forças aerotransportadas foram utilizadas, foi em Angola na Operação Nambuanguo, foram largados tropas Pára-quedistas em Quipedro em Agosto de 1961 utilizando um avião C-54 Skymaster, e nesse mesmo mês foram utilizados a norte de Angola, na Serra de Canda, que era um eixo de infiltração da UPA, sendo usadas em conjunto com forças terrestres (Furtado, 2007). Os Portugueses encontraram assim a solução inicial para o problema da mobilidade. A projecção de forças através de salto de pára-quedas não viria a ser utilizada muitas mais vezes, foi empregue

---

<sup>8</sup> Ver anexo 5 - Viatura atolada.

ainda em Moçambique mas em poucas situações como a Operação Zeta ou Operação Penada. As Operações Aerotransportadas não foram muito utilizadas pelos Portugueses devido ao terreno dos teatros de operações que não eram os adequados para este tipo de operações, pelo facto de a preparação de actuação destas forças não ser suficientemente rápida para explorar uma informação, que na contra guerrilha tem que ter um pequeno período de reacção devido à capacidade das guerrilhas de se movimentarem e “desaparecerem”. Devido ao terreno escolhido pelas guerrilhas ser normalmente um terreno densamente arborizado ou montanhoso fazia com que a aplicação das tropas Pára-quedistas se tornasse perigoso no momento do salto. No decorrer de uma Operação Aerotransportada ou se escolhia a ZA/ZL no objectivo que pelas características do terreno não era aconselhável ou escolhia-se a ZA/ZL a uma distância razoável em que o terreno fosse mais favorável à sua realização o que ia implicar mais tempo para alcançar objectivo. A Necessidade de tempo para as tropas se reorganizarem em unidades dava tempo suficiente para as guerrilhas se o entendessem retirarem dessa zona.

A falta de infra-estruturas adequadas para a sua aplicação condicionou também a sua utilização, as Operações Aerotransportadas foram principalmente utilizadas em operações de grande envergadura onde era necessário a colocação de um grande número de forças numa determinada área. Antes do início da guerra foi enviado a África uma missão com a finalidade de estudar as possibilidades de criar unidades da FAP em aeródromos civis, reconhecer as pistas existentes na altura e as possibilidades e locais de futuras pistas. As localizações sugeridas não tiveram em conta a necessidade de uma possível intervenção armada nos territórios nem consideravam hipótese de uma futura acção violenta. Por exemplo a missão indicou em Angola uma divisão triangular do território através das linhas Luanda-Luso- Moçâmedes. Com a independência do ex- Congo Belga em 1960 que fazia fronteira a norte de Angola, devido a alguma preocupação do que poderia advir dessa independência, o dispositivo proposto foi alterado. Essa alteração assentava num redireccionar de atenções para o norte sendo assente as bases aéreas na linha Luanda-Negaje- Henrique de Carvalho. A divisão dos espaços aéreos em relação a grandes Comandos eram constituídos, pela 2ª Região Aérea (Angola e São Tomé), 3ª Região Aérea (Moçambique) e o Comando da Zona Aérea da Guiné e Cabo Verde. Poderíamos dividir as infra-estruturas em bases aéreas (BA) aeródromos base (AB) e aeródromo de manobra (AM), isto por grau decrescente de complexidade. A 2ª região Aérea tinha BA-9 em Luanda, AB-3 em Negaje, AB-4 Henrique de carvalho, AM-95 Cabinda, AM-31 Maquela

do Zombo, AM-32 Toto, AM-42 Camaxilo, AM-43 Cazombo. Na 3ª Região Aérea tínhamos, BA-10 Beira, AB-5 Nacala, AB-6 Nova Freixo, AB-7 Tete, AB-8 Lourenço Marques, AM-61 Vila Cabral, AM-62 Marrupa, AM-51 Mueda, AM-52 Nampula, AM-71 Furancungo e AM-73 Matarara. O Comando da Zona Aérea da Guiné e Cabo Verde tinha na Guiné a BA-12 em Bissau (Bissalanca) (Afonso e Gomes, 2005).<sup>9</sup> Esta rede de infra-estruturas apesar do seu número parecer elevado não o era tendo em conta a vastidão dos territórios ultramarinos como Angola e Moçambique e muitas delas não tinham tamanho suficiente para acolher por exemplo caças FIAT G-91, por exemplo na Operação Nó Gordio o AM-51 de Mueda teve que ser acrescentado para estes poderem operar a partir daí.

A solução encontrada pelos Portugueses para colmatar a lacuna da mobilidade, foi a introdução do helicóptero. O helicóptero que já tinha sido usado com muito bons resultados pelos Franceses na Argélia seria agora utilizado pelos Portugueses. Numa primeira fase foram aplicados para reconhecimento e observação aérea<sup>10</sup>, mas rapidamente começaram a ter uma aplicação no transporte de tropas. As forças Portuguesas *“necessitavam de velocidade, mobilidade e flexibilidade para conseguir o sucesso táctico. O helicóptero é a resposta para agir depressa, tirando proveito do contacto com o inimigo”* (P.Cann, 2005, p.148). O helicóptero aumentou a mobilidade das tropas em terrenos difíceis, um minuto de helicóptero poderia significar uma hora a andar a pé, na Guiné existiam terrenos pantanosos e um deslocamento apeado nesse terreno era muito fatigante fazendo com que o combatente chegasse cansado ao local da acção, com o helicóptero permitia que as forças de intervenção estacionadas em Bissau, rapidamente se deslocassem para o local da acção e voltavam mantendo a frescura física (Mira Vaz, 2009).<sup>11</sup>

O dispositivo das forças Portuguesas na luta contra guerrilha assentava na existência de forças de quadrícula e forças de intervenção. As forças de quadrícula estavam dispersas por todo o território com o objectivo de pacificar, encontrando-se localizadas perto de povoações, pontos importantes e que tinham um sector atribuído pelo qual eram responsáveis, podendo a unidade variar conforme a extensão e importância da área mas era

---

<sup>9</sup> Ver Apêndice B - Localização das Infra-estruturas Aéreas.

<sup>10</sup> Ver Anexo 1 - Missões atribuídas à Força Aérea.

<sup>11</sup> Ver Apêndice F - Entrevista ao Coronel Mira Vaz.

normalmente uma Companhia de Caçadores. Estas Companhias distribuía a sua força no local que lhes servia como sede, ao mesmo tempo poderia estar a defender um ponto secundário, ser empregue em acções ofensivas (patrulhas, emboscada) e um pelotão em reserva para acorrer a qualquer situação. As funções da quadrícula eram, defesa de pontos sensíveis, protecção de itinerários, pesquisa de informações, contacto com a população, acção psicossocial, acção psicológica sobre o inimigo e conduzir acções ofensivas dentro das possibilidades. As unidades de quadrícula não eram suficientes para manter uma eficaz luta contra guerrilha, a dispersão de efectivos poderá permitir aos guerrilheiros tempo e espaço para treinarem, melhorar equipamento e conservar a iniciativa. Para fazer face a estas dificuldades foram criadas forças de intervenção, cabendo a estas a acção ofensiva de procura e aniquilamento das guerrilhas. Como não existia capacidade de todas as unidades terem uma força de intervenção, eram constituídas forças de intervenção às ordens dos Comandos de maior escalão. Devido às funções de socorrer unidades e instalações atacadas, procurar o inimigo e enfrentá-lo e executar operações ofensivas contra elementos rebeldes, a força precisa de muita mobilidade só conseguida com os helicópteros conduzindo Operações Aeromóveis (Helitransportadas) (EME, 1966). Estas operações poderiam ser levadas a cabo a mando do Comando-Chefe<sup>12</sup>, das forças responsáveis por um sector, Comando Operacional, ou por iniciativa da FAP que na altura integrava na sua estrutura as tropas Pára-quedistas permitindo flexibilidade e rapidez. Por vezes enquadrava-se uma operação planeada com tempo em que uma informação vinha ao longo do tempo a ser confirmada ou através de informações que teriam validade num curto espaço de tempo, em que é necessária rapidez de actuação. Uma acção muito comum era a combinação de tropas aeromóveis com tropas apeadas, o golpe de mão com heliassalto, as tropas apeadas isolavam o objectivo cortando todas as vias de retirada possíveis para o inimigo estacionado nesse objectivo, após esse cerco estar concluído uma força aeromóvel transportada em helicóptero desembarcava no objectivo e assaltava-o. Esta técnica permitia a surpresa, rapidez, violência da acção e rápida retirada, devido aos guerrilheiros só se aperceberem dos helicópteros quando estes já estivessem em cima do objectivo, aumentando o factor surpresa e com as forças de cerco impedir qualquer tentativa de fuga por parte dos guerrilheiros o chamado “cerco e ataque”. O “cerco e ataque” era efectuado quando existia uma informação segura da existência de guerrilheiros ou bandos armados

---

<sup>12</sup> Ver Apêndice C - Estrutura Hierárquica e implementação territorial.

nessa zona. Os helicópteros ao efectuarem o seu deslocamento a baixa altitude com voo rasante sobre as árvores e o aproveitamento dos obstáculos naturais para ocultação do som permitia essa aproximação silenciosa. Esta capacidade silenciosa de aproximação aliada à capacidade dos helicópteros Alouette III que “*permitia introduzir nos buraquinhos*” (Mira Vaz, 1966)<sup>13</sup>.

Muitas das vezes a força aeromóvel actuava sozinha no assalto a um objectivo. Nestas situações por vezes no decorrer do assalto à posição, os guerrilheiros fugiam ou dispersavam rapidamente daquele local para não enfrentarem as tropas Portuguesas minimizando assim os efeitos do assalto. Quando as tropas aeromóveis se deparavam com esta situação não abandonavam o local do assalto, mantinham um número de tropas a guarnecer o local do assalto o restante montava vários locais de emboscada nas redondezas e aguardavam. O que sucedia é que passado algum tempo uma hora a duas depois os guerrilheiros voltavam ao local para averiguar o que se tinha passado pensando que os Portugueses já não estavam lá, quando isso sucedia eram emboscados, tirando-se assim vantagens dessa acção.

Outro exemplo de actuação com meios aeromóveis era a montagem de uma emboscada. A emboscada era montada e levada a cabo normalmente como qualquer outra, a diferença estava na forma de colocação das tropas no terreno. Em vez de o deslocamento para o local da emboscada fosse apeado o que poderia levar muito tempo e conduzir ao desgaste das tropas ele era realizado através do helicóptero, em que este transportava a tropa até cerca de 20 km do local de emboscada e o resto da aproximação era realizado de noite e em silêncio de forma a não serem detectados, possuindo frescura física desejada para realizar uma operação desta tipologia.

Em Angola desenvolveu-se uma táctica um pouco diferente das anteriores, era uma “táctica de perseguição”, começou-se a enviar militares para irem tirar o curso de pisteiros<sup>14</sup> à Rodésia, curso esse que dava capacidades aos militares para que analisando os vestígios deixados no terreno conseguiram saber o tamanho da força, a quanto tempo tinha lá passado e em que direcção se deslocavam. Em 1971 as guerrilhas no Norte de Angola devido à falta de apoio foram obrigadas a refugiarem-se e montarem as suas bases no Zaire, que a partir da fronteira tentavam infiltrar-se. Em Toto Norte de Angola estava

---

<sup>13</sup> Ver Apêndice F - Entrevista ao Coronel Mira Vaz.

<sup>14</sup> Pisteiro é um indivíduo capaz de interpretar indícios deixados num local devido à sua formação nesta aérea.

sedeado a Unidade táctica Contra Infiltração (UTCI). A UTCI tinha à sua disposição um grupo de combate e pisteiros e utilizava Alouettes III. Através do helicóptero largavam um grupo de pisteiros num local onde se tinha encontrado uma pista e realizavam uma primeira avaliação de há quanto tempo tinha o inimigo passado ali, depois desta avaliação os militares poderiam ser deslocados para um ponto mais recente de passagem e aí realizar uma nova avaliação. Quando chegassem a uma avaliação de passagem adequada uma força aeromóvel era deslocada para interceptar o inimigo montando uma emboscada e cerco descontínuo, outro grupo de combate era colocado na perseguição do grupo a pé na rectagurada deste para manter a pressão e cortar os itinerários de retirada. O grupo de pisteiros com o Helicãhã<sup>15</sup> mais dois Alouette III eram colocados mais à frente quanto as informações permitiam, se por ventura o grupo de guerrilheiros já tivesse passado nesse ponto, voltavam a trás para buscar o grupo de perseguição e colocava-os mais à frente usando os helicópteros, este processo era chamado “saltos de rã” por irem aos “saltinhos” de posição em posição com finalidade de encurtar a distância entre perseguidores e perseguidos. Se os dois grupos de combate que estavam um a fazer perseguição e outro a fazer a emboscada se considerassem o seu número insuficiente para lidar com a ameaça eram reforçados com forças normalmente Companhia de Pára-quedistas que se deslocavam para a zona de avião e depois de helicóptero para o local a fim de aumentar os efectivos para conduzir essa acção (Pinto, 2009). Os helicópteros poderiam ser utilizado para acções de pequena envergadura que eram chamadas de acções de “pirataria” em que ao raiar do dia oito homens montados em dois helicópteros e com o apoio de um Helicãhã percorriam uma zona atrás de sinais inimigos que normalmente era fumo das fogueiras acesas para fazer o pequeno almoço, atacavam esse acampamento e depois retiravam (Pinto, 2009).

À medida que as “*acções de assalto ou para evacuar feridos tornaram-se cada vez mais perigosas e delicadas à medida que os guerrilheiros aumentavam a sua capacidade para os atacar nos momentos críticos de aterragem e descolagem*” (Afonso e Gomes, 2005, p. 376). Foi então que se começaram a armar helicópteros com um canhão de 20 mm MG 151 (Helicãhã) que protegia as outras aeronaves durante o processo de aterragem e descolagem. Mas a aplicação desta arma não surgiu de repente, apareceu de uma necessidade de apoio foi uma evolução experimental. Podemos dizer que começou com

---

<sup>15</sup> Ver Apêndice D – Helicãhã.

simples lançamento de granadas de mão depois a adaptação de metralhadoras e por fim o canhão. Esta arma era muito importante para conferir um apoio de fogo fundamental para as tropas no terreno. A decisão de aplicação desta arma era conforme a ameaça existente para as tropas que iriam ser colocadas ou para o aparelho que iria fazer a recolha de um ferido. A forma de aplicação do Helicanhão consistia em garantir a segurança das forças durante a aterragem e saída do pessoal batendo a orla da mata e possíveis zonas perigosas para as forças no solo. Devido à localização da arma o canhão MG 151 se encontrar montado na porta esquerda do Allouette III o que obrigava que o disparo da arma fosse lateral o helicóptero tinha que realizar um voo circular a pouca velocidade na zona a bater para poder realizar tiro para essa zona, não tendo a capacidade de realizar fogo de ataque directo (Mira Vaz, 2009). A elevada cadência do canhão, a sua grande eficácia colmatavam as desvantagens referidas anteriormente o que permitia bater não só alvos à zona mas também alvos pontuais, sendo por isso muito temido entre as forças inimigas. Os Helicanhões eram designados por “Lobos Maus” e os helicópteros de transporte por “Canibais”. De seguida vou apresentar uma adaptação de um relatório de um piloto numa missão de escolta e protecção. *“ Os “lobos maus” 1 e 2 deram protecção aos “canibais” quando da aterragem para evacuação de alguns elementos de “Bombax” (código de forças terrestres) feridos. Enquanto “lobo mau 1” preparava a aterragem dos “canibais”, o “lobo mau 2” informado que o IN tinha fugido para norte, dirigiu-se naquela direcção ao longo de uma picada que apresentava passagem recente de viaturas. A meio do percurso e em zona de vegetação mais densa, deparei com um bidão de combustível na berma. Como me parecesse estranho, voltei ao local e reparei que atrás de uma árvore se encontrava um elemento IN que tentava passar despercebido e que, conforme eu evoluía em torno da árvore, assim se encobria com a mesma. Fiz alguns tiros quando ele tentou deslocar-se para a mata vizinha e vi que caiu com as pernas partidas, reparando que no local se encontravam mais quatro elementos emboscados. Depois de bater essa mata, de cerca de 40 metros quadrados, e que não dava qualquer hipótese de escapar a quem lá se encontrava, ao evoluir para oeste deparei com mais dois, que alvejei. Estavam tão juntos que foram atingidos pelo mesmo tiro. Após ter verificado que já não havia qualquer suspeito, fiz um rápido reconhecimento visual na zona e reparei que, pouco abaixo do local onde estava o bidão, se encontrava um morteiro 120 mm, montado sobre rodas. Contactei o “lobo mau 1” e este mandou seguir o grupo “Leopardo” para a zona. Quando este chegou ao local, um grupo emboscado reagiu enquanto retirava para uma mata de*

*palmeiras. Fiz alguns tiros que feriram mortalmente um desses elementos. Depois de contactar “Leopardo” e de ele me informar que já não havia necessidade da minha presença, regresssei à base”* (Afonso e Gomes, 2005, p. 376).

Para que as acções aéreas envolvendo transporte tático de forças e apoio de fogos com recurso a aeronaves é necessário a existência de superioridade aérea mesmo que seja somente temporária. Portugal gozou dessa superioridade aérea, sendo total devido ao Inimigo não ter Força Aérea nem armas capazes de interditar o espaço aéreo às aeronaves Portuguesas. Em Angola e Moçambique essa superioridade foi total durante os anos decorrentes da guerra, mas na Guiné com a constante modernização das armas das guerrilhas surgiu uma arma capaz de fazer frente à supremacia aérea Portuguesa, o míssil terra – ar SA-7 Strella<sup>16</sup>. No dia 22 de Março de 1973 uma parelha de FIAT G – 91 é atacada iniciando-se um abate de cinco aviões por parte dos guerrilheiros sem os Portugueses saberem que tipo de arma estava a ser utilizada (Mira Vaz, 2003). A 15 de Maio de 1973, o General Spínola disse “*encontramo-nos, indiscutivelmente, na estrada de um novo patamar da guerra, o que necessariamente impõe o reequacionamento do trinómio missão-inimigo-meios*” (Spínola *apud* Afonso e Gomes, 2005, p. 163). Após conhecimento da arma em questão foram tomadas medidas eficazes que voltaram a dar capacidade aérea mas com algumas restrições, não afectando as operações, somente no tempo que mediou entre início dos ataques e a aplicação das medidas preventivas (Mira Vaz, 2009; Pinto, 2009)<sup>17</sup>.

Outra capacidade de apoio não menos importante concedida pelos helicópteros era a evacuação de feridos. Denotou-se durante o decorrer da guerra uma preocupação muito grande em conseguir um tratamento rápido e eficaz para os feridos. Mas existiam já preocupações nesta matéria mesmo antes da guerra começar, prova disso foi a criação das enfermeiras Pára-quedistas no ano de 1961 que tinham como missão “*prestar assistência de enfermagem de todos os graus de tecnicidade em locais de difícil acesso, a bordo de aeronaves, em locais de grande aglomeração de feridos/ou doentes, em hospitais militares e excepcionalmente em hospitais civis*” (SEA *apud* Machado e Carmo, 1991, p. 76). Mas só com o helicóptero foi possível uma evacuação verdadeiramente eficaz e capaz de aceder a qualquer parte independentemente da dificuldade do terreno. Os feridos muitas das vezes eram evacuados numa primeira fase de helicóptero para uma pista próxima ou uma base

---

<sup>16</sup> Consultar Anexo 2 – SA -7 Srella.

<sup>17</sup> Ver Apêndices H e F - Entrevista ao Major General Pinto e Coronel Mira Vaz.

aérea onde estava à espera um Dornier DO 27 e uma enfermeira para levar o ferido de avião para o hospital militar mais próximo. A assistência médica e a evacuação assentavam em dois princípios a “Regra das Seis Horas” e a “Regra dos Dez Dias”. A “Regra das Seis Horas” em que um ferido teria mais probabilidade de sobreviver se tivesse tratamento médico adequado no prazo de seis horas e sempre que possível os feridos graves eram evacuados por helicóptero directamente para os hospitais (P. Cann, 2005). A “Regra dos Dez Dias” era aplicada aos indivíduos sujeitos a uma cirurgia para aumentarem as suas hipóteses de sobrevivência teriam de descansar 10 dias antes de serem deslocados (P. Cann, 2005). O soldado Português sabia que por mais dificuldades que passa-se “o seu Exército esforçar-se-ia por transporta-lo para um hospital caso fosse ferido” (P. Cann, 2005, p.200), As inovações introduzidas em evacuações médicas como o uso do helicóptero e das enfermeiras Pára-quedistas aumentou a eficácia nesse particular.

## **2.2 OS MEIOS USADOS NESTE CONFLITO**

Portugal como País fundador da NATO a partir de 1959 começou a sofrer uma modernização das suas Forças Armadas através de um “acordo de auxílio mútuo” por parte dos EUA, que contribuiu decisivamente quer para a modernização de material quer profissional. O material recebido ao abrigo da NATO por parte de Portugal, era material com a finalidade de constituir uma Divisão sendo todo, ou quase todo, pesado nomeadamente canhões sem recuo 57 mm, 75 mm e 106 mm, metralhadoras pesadas 12,7 mm, morteiros 60 mm, 81 mm e 107 mm, viaturas blindadas, carros de combate e aviões para a FAP. A entrega deste material levou à criação do campo militar de Santa Margarida com estrutura semelhante às unidades Americanas. O restante material era de origem anterior à guerra colonial ou da segunda guerra mundial, fruto da utilização pelos aliados dos Açores. O material ligeiro era de origem Alemã e Italiana, com espingardas Mauser, metralhadoras ligeiras Dreyse, Borsig, Breda e obuses de 10,5 cm e 7,5 cm, os calibres das armas eram os do Eixo de 7,9 mm para as armas ligeiras. A uniformização pela NATO do calibre de 7,62 mm para as armas ligeiras e 10,5 cm e 15,5 cm para peças de artilharia começou a criar dificuldades a Portugal para a aquisição de munições. A proibição de utilizar o material NATO fora do espaço de intervenção da NATO, fez com que Portugal enviasse no início do conflito para as colónias material obsoleto, acrescido a isso tinha

dificuldades na aquisição de munições (Afonso e Gomes, 2005). Portugal começa a virar-se para outros parceiros, devido à negação por parte dos EUA em venderem material a Portugal exemplo disso ocorreu em 1958 em que após um estudo de avaliação das deficiências em Angola e Moçambique, é apontado a falta de capacidade de transporte tático e mobilidade aérea local como as principais falhas. Em consequência deste relatório Portugal tenta adquirir o avião Lockheed C-130 e o helicóptero Bell UH-1 Iroquois justificando-se que seriam para a NATO, mas os EUA duvidaram desta justificação e não forneceram os aparelhos a Portugal. Em 1961 a questão da aviação tática e o armamento individual são as maiores dificuldades. A necessidade de obter esse tipo de equipamento fez com que Portugal procurasse outros países dispostos a fornecer esse material. A França e a Republica Federal da Alemanha (RFA) passam a ser os principais fornecedores de equipamento, à França, Portugal comprou o helicóptero Alouette II e III, SA 330 Puma, o Nord-Atlas, viaturas terrestres como o camião Berliet, as viaturas blindadas Panhard. À RFA fomos buscar o avião de reconhecimento Dornier DO-27, o caça de ataque ao solo FIAT G-1 R4, metralhadoras ligeiras MG-42, licença de produção da arma ligeira G-3 e espingarda automática HK 21, pistola walter P-38 fabricando-as na fábrica de Braço de Prata e viaturas Unimog da Mercedes. Não sendo suficiente este material para colmatar as falhas existentes, foi necessário realizar muitas adaptações para se poder dar uma resposta eficaz. As modificações/adaptações estiveram presentes ao longo da guerra destacando os realizados pela FAP em que transformaram aviões de treino e reconhecimento em aviões armados, aviões de luta anti-submarina a desempenhar funções de bombardeiros de superfície, bem como a adaptação do helicóptero Alouette III que era praticamente civil para o mundo militar (Afonso e Gomes, 2005).

Portugal utilizou para transporte 12 aviões Skymaster, 10 Douglas DC-6, o C-47 Dakota que foi utilizado não só para transporte mas também para o lançamento de Pára-quedistas ou mesmo de bombas, Nord-Atlas que devido às suas características e robustez permitia aterrar e descolar em pistas curtas e com mau piso foi um grande meio de apoio sendo utilizado ainda para o lançamento de Pára-quedistas. O avião de observação e ligação era o Dornier DO-27 de origem Alemã e a FAP dispunha de um total de 50 aparelhos. A Força Aérea tinha disponível, o T-6 Harvard que era um mono motor de hélice para treino, foi utilizado em missões de ataque ao solo e reconhecimento, podia ser armado com bombas e foguetes fixos sobre as asas. No início do conflito na base aérea de Luanda existiam caças-bombardeiros F-84 G Thunderjet F-86 Sabre que podiam se

equipados com bombas, metralhadoras 12,7 mm e 24 foguetes mas tiveram que ser retirados devido ao embargo da NATO. Devido à proibição da NATO é que foi adquirido o FIAT G-91-R4 que se destinava ao ataque ao solo e reconhecimento fotográfico sendo armado com metralhadoras 12,7 mm e bombas, tiveram ao serviço 40 aeronaves. O PV2 um bombardeiro médio bimotor concebido para a luta anti-submarina da segunda guerra mundial, podia transportar bombas no compartimento central e nas asas, à proa podiam ser instaladas até oito metralhadoras 12,7 mm. Apesar da sua finalidade ser atacar submarinos à superfície ou pequenos navios foram utilizados como caças-bombardeiros (Afonso e Gomes, 2005).

O helicóptero *“foi a aeronave que melhor simbolizou o esforço da Força Aérea na guerra, já que aumentou a mobilidade das forças terrestres, apoiou-as pelo fogo, evacuou do campo de batalha os seus feridos, reabasteceu-as de água de comida e de munições e colaborou ainda no auxílio às populações”* (Afonso e Gomes, 2005, p. 372). Os Alouette III efectuaram missões de *“transporte táctico em operações de helitransporte e heliassalto, de transporte logístico, de evacuação e de apoio pelo fogo”* (Afonso e Gomes, 2005, p. 374). Podia estar equipado com um canhão de 20 mm MG 151 a sua origem remonta à Alemanha Nazi e era um canhão automático que disparava munições de 20 mm construído pela Waffenfabrik Mauser AG pesava 42 Kg e tinha uma cadência de tiro de 750 tiros por minuto. Em 1970 devido às limitações do Alouette III em relação à capacidade de transporte que era de 7 indivíduos sendo dois deles a guarnição da aeronave e de não terem capacidade de efectuar voo nocturno, mas a principal razão foi a quando da iniciação dos combates no Leste de Angola o Alouette III não tinha autonomia para realizar duas colocações seguidas porque a base encontrava-se em Luanda. Numa primeira fase encontrou-se a solução de pedir auxílio aos Sul Africanos, para reforçarem com helicópteros todos estes factores levaram a adquirir um novo aparelho o SA-330 Puma. O Puma era um helicóptero da empresa Sud-Aviation aumentou consideravelmente a capacidade de transporte devido a poder transportar 18 a 20 homens (um grupo de combate), podia realizar voos nocturnos e tinha uma autonomia maior, o Alouette III tinha 3 horas de autonomia e o Puma tinha 5 horas. O alcance máximo do Alouette III era de 463 Km enquanto o Puma tinha um alcance máximo de 579 km (EMFA, 2007). Em relação ao Alouette III o SA-330 Puma tinha uma desvantagem pelo facto das suas dimensões superiores não permitiam a aterragem e descolagem em sítios tão “apertados” como o Alouette III, se tivermos em mente o tipo de vegetação predominante isto constitui uma

desvantagem. Portugal adquiriu 13 aparelhos SA 330 Puma que serviram em Angola e em Moçambique, adquiriu 142 Alouette III e 7 Alouette II durante os anos da Guerra<sup>18</sup> (Afonso e Gomes, 2005, p. 374).

Portugal tinha muitas limitações em relação ao material disponível para poder levar a cabo uma guerra mas soube adaptar-se às circunstâncias adversas quer colocadas pela NATO quer pelas dificuldades económicas e assim conseguiu conduzir a guerra de uma forma eficaz e com material minimamente moderno e eficaz.

### **2.3 ANÁLISE DE OPERAÇÕES – “CASE STUDY”**

Operação Vendaval ocorrida em Moçambique é um exemplo de um golpe de mão com heliassalto conduzido por tropas comando. “ *Durante um reconhecimento aéreo, foi localizada uma base de guerrilheiros camuflada no interior da floresta. Referenciada a posição na carta da região, o comandante da zona decidiu que o objectivo se ajustava à acção dos comandos. A Base encontrava-se relativamente longe do quartel das forças portuguesas em quadrícula, o acidentado terreno e a densidade da mata tornavam a progressão difícil e a existência de população na área exigia grandes cuidados, para os guerrilheiros não se aperceberem da aproximação dos militares portugueses. Razões suficientes para a opção pelo golpe de mão, a realizar por uma unidade de forças especiais.*

*Após rápido estudo de situação, o comandante da companhia de comandos decidiu lançar o primeiro grupo (25 homens) de helicóptero sobre o objectivo, colocar os segundo e terceiro emboscados a leste e oeste, e manter o quarto de reserva. O capitão chamou os comandantes dos grupos e explicou-lhes a ideia de manobra: os segundo e terceiro grupos seguiram a pé, aproveitando a noite, para ocupar as suas posições em volta do objectivo. Um progrediria a leste e o outro a oeste, atravessando o rio. Os itinerários percorriam uma zona propícia a emboscadas, mas a noite era favorável para manter a surpresa. O segundo grupo levaria o único guia disponível. Em resumo: o primeiro grupo saltaria de helicóptero sobre o objectivo, enquanto aos segundo e terceiro competiria montar*

---

<sup>18</sup> Ver Apêndice D - Meios Aéreos Utilizados na Guerra Colonial.

*emboscadas nas zonas de acesso. O quarto grupo seria mantido em reserva, para actuar em reforço de alguns dos grupos empenhados ou para eventual perseguição.*

*Recebidas as ordens, os comandantes dos grupos reuniram-se com os seus homens. Cerca das 22 horas, o segundo e terceiro grupos saíram para ocupar as posições, em silêncio, sem alterar a rotina da base. Os comandos tinham à sua frente longas horas de difícil marcha na escuridão, mas estavam treinados a percorrer os trilhos e conheciam a mata. Às cinco horas da madrugada, o segundo grupo atingiu as suas posições e a essa hora, o terceiro chegava às margens do rio. Para estes homens, havia que vencer mais este obstáculo, procurar uma zona vadeável, com margens acessíveis. Do outro lado não havia sinais dos guerrilheiros, nem das populações, mas todos sabiam que tinham de evitar qualquer contacto até que os camaradas do primeiro grupo realizassem o assalto ao acampamento. Os comandantes dos grupos que iam constituir o anel de cerco mandaram as suas equipas de cinco homens instalar-se em dispositivo de emboscada, e os rádios foram ligados em escuta permanente. Restava-lhes aguardar, quase imóveis e em silêncio, que a acção começasse.*

*Na noite anterior, os homens do primeiro grupo, que iriam participar no assalto à base, despediram-se dos camaradas que saíram, à noite, para o anel do cerco. Sentiram-se privilegiados por não terem de percorrer o longo caminho a pé e por lhes caber a parte mais decisiva da operação. De qualquer modo, quase todos tiveram dificuldade em adormecer. De madrugada, estavam já completamente armados e equipados quando os helicópteros se aproximaram para os embarcar. O capitão acertou os últimos pormenores com os pilotos, e a partir daí tudo o que se esperava destes comandos é que cumprissem a sua missão.*

*Um ligeiro cacimbo atrasou a partida da formação dos helicópteros, aumentando a ansiedade dos homens. O barulho das pás dos rotores e das turbinas tornou-se quase ensurdecedor e, finalmente, o primeiro aparelho descolou, com o capitão junto à porta esquerda, sinal de que seria o primeiro a saltar.*

*O percurso até ao objectivo fez-se a muito baixa altitude, quase por sobre as copas das árvores, para obter a surpresa e evitar ser atingido. Alguns minutos depois, os pilotos assinalaram o objectivo, junto a uma orla de mata, em zona de capim. Abertas as portas de desembarque, os helicópteros ficaram a pairar sobre o espaço livre apenas o tempo indispensável para os homens saltarem. O grupo de 25 comandos reuniu-se rapidamente, abrindo-se numa linha virada ao objectivo. Seguiu-se o assalto e, descobertas as primeiras*

*cubatas escondidas na mata, os homens procuraram o melhor trilho de acesso, olhando para o lado em busca do apoio do camarada que os devia proteger em caso de necessidade. Depois foram os tiros, as granadas, os vultos a correr, os corpos caídos, os ruídos de labaredas, gritos, pedidos de ajuda, ordens. Restavam os feridos, militares, homens e mulheres que ali viviam. Era necessário retirar rapidamente, proceder à evacuação e regressar à base. Os helicópteros voltaram, protegidos por helicanhão, e receberam os comandos feridos” (Afonso e Gomes, 2005, p. 209-211).*



**Figura 2.1: Esquema interpretativo da Operação Vendaval.**

Fonte: Afonso e Gomes, 2005.

Na passagem apresentada anteriormente ficou evidente a forma eficaz que os helicópteros foram utilizados, o facto da base a ser atacada ficar longe de uma força de quadrícula ditou o empenhamento de uma força com outra capacidade de projecção. Era necessário surpresa para que a operação tivesse sucesso, se a operação fosse conduzida com outro tipo de meios o factor surpresa poderia ser perdido. A surpresa conseguida através do voo rasante fica clarividente na passagem “*O percurso até ao objectivo fez-se a muito baixa altitude, quase por sobre as copas das árvores, para obter a surpresa e evitar ser atingido*” (Afonso e Gomes, 2005, p.210). O voo rasante sobre as copas das árvores e o aproveitamento do terreno para ocultar o barulho permitia que o helicóptero não fosse detectado até estar praticamente em cima do objectivo dando pouco tempo de manobra ao

inimigo para defender o objectivo. A conjugação da pré-colocação de forças no terreno com uma força de assalto transportada em helicóptero diminuiu drasticamente a possibilidade de fuga por parte do Inimigo. Mesmo que o inimigo escolhesse não enfrentar a força do assalto, as forças de cerco poderiam anular as tentativas de fuga.

Ficou evidenciado a importância em relação à frescura da força, em que a distância percorrida pelas forças de cerco demorou uma noite a ser percorrida em terreno difícil e acidentado, com o recurso ao helicóptero demorou poucos minutos, permitindo à força de assalto uma frescura física importante. Essa importância era compreendida entre os combatentes e está espelhada nesta passagem “*Sentiram-se privilegiados por não terem de percorrer o longo caminho a pé*” (Afonso e Gomes, 2005, p.210).

Na parte final do relato é mencionado a actuação da evacuação médica com a protecção do Helicanhão, que devido a rápida evacuação aumentaria a possibilidade de sobrevivência. Os combatentes sabiam que podiam contar com uma evacuação rápida e eficaz que os colocaria rapidamente num hospital. É evidenciado nesta passagem que após a conclusão da operação houve necessidade da evacuação de feridos encarando isso com uma certa normalidade. O facto de saberem que tinham grandes possibilidades de sobreviver aumentava a moral da força e diminuía o seu receio de se empenhar no combate. O Helicanhão que era utilizado para conferir protecção aos helicópteros e homens na colocação ou retirada do objectivo. Na passagem apresentada anteriormente o Helicanhão foi utilizado para conferir protecção ao helicóptero responsável por efectuar a evacuação sanitária.

Podemos afirmar que a utilização de uma força aeromóvel com uma força de cerco trouxe a esta operação surpresa, rapidez de deslocação e frescura por parte do assalto enquanto o cerco impedia a fuga dos elementos inimigos.

## **CAPÍTULO 3**

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

#### **3.1 SÍNTESE FINAL**

Uma guerra de características subversiva é uma guerra conduzida no interior de um território por parte da sua população contra a autoridade de direitos para lhe retirar a capacidade de controlo ou para bloquear a sua capacidade de acção. Uma guerra deste género não se ganha somente pela acção puramente militar, é necessário uma conjugação de factores na sua luta para alcançar a vitória. A finalidade de uma luta contra um movimento subversivo visa a conquista da população, é uma luta pela população e nunca contra a população, não devendo este objectivo principal ser esquecido devido ao facto da população se encontrar num débil equilíbrio entre apoiar as forças legítimas ou de apoiar os revoltosos. A população é o meio de actuação estando o inimigo misturado e confundindo-se com a população. Todas as acções levadas a cabo pelo poder legítimo devem ser feitas ponderando todos os prós e contras para não estarem a pisar uma “mina” e assim fazer tender a balança de uma forma decisiva para o lado dos rebeldes. A luta contra a subversão visa a população por esta ser o seu principal apoio e fonte de rendimento, este facto leva a que uma guerra subversiva não possa ser vencida só pela utilização de forças militares mas devendo existir uma articulação e convergência de esforços nos campos da politica, psicológico, social e económico.

Das missões atribuídas às Forças Armadas a luta contra bandos armados e guerrilhas empenha fortemente os efectivos de uma força. Para a condução destas acções uma força tem que dispor de capacidades para poder enfrentar as dificuldades causadas quer pelo terreno que é normalmente de difícil acesso, quer pelas características que o inimigo apresenta por se confundir com a população. Uma característica fundamental é a capacidade de mobilidade para a existência de flexibilidade para poder fazer face às ameaças levadas a cabo por bandos armados ou guerrilhas. A quando do início das

operações militares por parte de Portugal nos seus territórios ultramarinos verificou-se uma dificuldade muito grande em conseguir uma mobilidade ajustada e eficaz ao tipo de terreno e inimigo encontrado. A mobilidade pode ser aumentada através da utilização de viaturas, ou através da exploração do espaço aéreo nomeadamente com a utilização de forças aeromóveis ou aerotransportadas. A mobilidade era necessária para conferir e permitir uma maior flexibilidade necessária para responder com eficácia às ameaças colocadas por parte do inimigo. A utilização de viaturas como solução inicial depressa se mostrou ineficaz, devido à falta de vias de comunicação em número suficiente e as existentes eram deficientes e dificultavam a deslocação e a alta vegetação que crescia nas bermas dificultava a visibilidade.

Havia necessidade de encontrar uma nova solução, essa solução passaria pela utilização do espaço aéreo utilizando-o para ganhar a tão desejada mobilidade. Portugal começou a utilizar forças aerotransportadas mas a sua utilização não se mostrou tão eficaz como se pretendia devido ao terreno inadequado em algumas zonas para o lançamento de pára-quedas que poderia pôr em risco as vidas dos militares. A inexistência de infra-estruturas em número suficiente como pistas para apoiar o seu lançamento, bem como o tempo necessário a preparar uma força para estar pronta a actuar, leva algum tempo até ser largada no objectivo. Portugal precisou de encontrar uma outra solução que lhe pudesse fornecer mobilidade eficaz e adequada ao contexto do conflito enfrentado nos territórios ultramarinos.

O helicóptero que nos anos cinquenta começara a ser utilizado com sucesso para o uso militar. Os Portugueses à medida que as acções se desenrolavam começaram a ver o helicóptero como a solução possível para resolver o problema da mobilidade nas tropas Portuguesas. A condução de Operações Aeromóveis com o recurso ao helicóptero permitia as tropas Portuguesas concentrar ou retirar de uma forma muito rápida e eficaz uma quantidade elevada forças bem como movimentá-las de forma a colocá-las em locais críticos. Apesar de após a aproximação de helicóptero se poder ouvir o barulho dos motores já perto do objectivo mas a sua direcção de ataque continuava incerta até a largada das forças. A velocidade proporcionava chegar rapidamente a qualquer local independentemente das dificuldades do terreno ou da situação inimiga entre os dois pontos, o de origem e de chegada. Este tem a capacidade de transposição de qualquer tipo de obstáculos, capacidade de aterragem e descolagem em sítios com pouco espaço sem necessidade de qualquer tipo de infra-estrutura para os apoiarem nessa tarefa, fazendo com

que se pudesse atacar em terrenos que de outra forma seriam inacessíveis ou muito difíceis de alcançar, constituindo um factor de vantagem das Operações Aeromóveis em relação às Aerotransportadas. Outra vantagem conferida é que os Portugueses souberam aproveitar muito bem foi a capacidade de reagir rapidamente a uma oportunidade táctica num terreno difícil e a uma distância considerável conferindo assim flexibilidade ao comandante para colocar as suas forças em pontos decisivos.

A fadiga como aspecto que influencia o decorrer de uma acção militar, principalmente com a existência de terreno difícil e longas distâncias para as forças Portuguesas percorrerem aumentava muito o cansaço. O cansaço afecta psicologicamente o combatente diminuindo a sua moral e a eficácia no combate. Com o uso do helicóptero mesmo que a força não fosse colocada mesmo em cima do objectivo seria no máximo colocada a um dia de distância o que permitia ter uma tropa fresca e com maior capacidade física disponível para a acção. A falta de infra-estruturas aliada ao baixo alcance dos aviões que poderiam conferir apoio de fogos, impediu que existisse apoio fogos aéreo. Quanto a outro tipo de apoio de fogos, de morteiro ou de artilharia, esse também muitas vezes não estava disponível devido às acções decorrem em sítios muito distantes de qualquer aquartelamento Português. O helicóptero armado desempenhou assim um papel fundamental para prestar um apoio de fogos eficaz, sem ele as operações teriam decorrido com maior dificuldade. Apoio sanitário é mais um aspecto que sem a ajuda destes aparelhos não seria possível muitos feridos terem sobrevivido, factor esse que aumentava consideravelmente a moral de qualquer soldado.

Os Portugueses souberam visionar todos estes aspectos positivos conferidos pelos helicópteros de realizaram inúmeras Operações Aeromóveis tentando tirar o máximo de partido das vantagens conferidas.

## **3.2 CONCLUSÃO**

Em forma de conclusão do nosso trabalho e após apresentarmos um estudo do assunto que nos propusemos a desenvolver e que está retratado esse estudo nos capítulos antecedentes, vamos agora tecer breves conclusões sobre o estudo efectuado.

Na conclusão do nosso trabalho e com intenção de responder à questão central inerente ao nosso problema, vamos ter que repartir a questão em duas partes, a primeira

será se as Operações Aeromóveis e as Operações Aerotransportadas tiveram a mesma preponderância no desenrolar das operações militares nos territórios ultramarinos e uma segunda parte de que forma foi preponderante o tipo de operações que se evidenciou mais.

As Operações Aerotransportadas tiveram menos preponderância do que as Operações Aeromóveis, a sua utilização foi extremamente reduzida existindo uma maior importância e contributo por parte das Operações Aeromóveis. As Operações Aerotransportadas não tiveram preponderância como já referimos devido ao seu número reduzido de vezes em que foram utilizados sendo o seu contributo muito reduzido para as acções militares da Guerra Colonial sendo a sua utilização limitada a poucas situações nos três Teatros de Operações em que as forças Portuguesas se viram envolvidas.

As Operações Aeromóveis tiveram muita preponderância contribuindo de forma inigualável para o sucesso das acções militares levadas a cabo por forças Portuguesas. O meio de utilizado nestas operações foi o helicóptero, as suas características permitiram percorrer grandes distâncias em pouco tempo podendo colocar forças em diferentes pontos em tempo útil sem o cansaço físico de horas de caminho difícil. E ainda capacidade de aterrar em pequenos espaços sem necessidade nem exigindo infra-estruturas para esse efeito, capacidade de prestar apoio de fogos através de helicópteros armados e de evacuação de feridos quando adaptados para esse efeito, possibilidade conferida de explorar uma oportunidade táctica, flexibilidade adquirida do comandante de empregar uma reserva de forma muito rápida e em qualquer ponto. Estas razões fizeram com que os Portugueses se voltassem de uma forma definitiva para as capacidades inerentes às Operações Aeromóveis realizando um número muito grande de operações deste género em que sem elas os sucessos alcançados na luta contra bandos armados e guerrilhas não teriam sido conseguidos. A sua preponderância foi enorme não existindo paralelo com qualquer outro tipo de acções militares na questão do sucesso que trouxeram para as forças Portuguesas.

## **BIBLIOGRAFIA**

- AFONSO, Aniceto e GOMES, Carlos de Matos (2005). *Guerra Colonial* (4ª ed.). Cruz Quebrada: Editorial Notícias.
- AMERICAN MILITARY HERITAGE FOUNDATION [AMHF] (2002). *Lockheed PV-2 Harpoon*. Consultado 29 Julho 2009, disponível em <http://www.amhf.org/harpoon.shtml>.
- ANTUNES, José (1995). *A Guerra de África (1961-1974)* (Vols. 1-2). Lisboa: Círculo de Leitores.
- AZEVEDO, João (1970). *Moçambique*. Consultado 07 Agosto 2009, disponível em [http://ultramar.terraweb.biz/Imagens/mocambique\\_joaoazevedo\\_04OperacaoBeira.htm](http://ultramar.terraweb.biz/Imagens/mocambique_joaoazevedo_04OperacaoBeira.htm).
- BASTOS, Carlos (2004). *Evolução do Helicóptero para fins Militares das origens à Guerra do Vietnã*. Consultado 30 Julho 2009, disponível em [www.ecsbdefesa.com.br/fts/Helic%F3pteros.pdf](http://www.ecsbdefesa.com.br/fts/Helic%F3pteros.pdf).
- BORGES, Hugo (2009). Entrevista realizada a 18 Junho 2009.
- BRANNIN, Michael e SIMPSON, Craig (1942). *Va A. Swindelle Collection*. Consultado 26 Julho 2009, disponível em <http://www.1000aircraftphotos.com/Contributions/Swindelle/8043.htm>.
- DIAS, Carlos (2005). *Geopolítica: Teorização Clássica e Ensinamentos*. Lisboa: Prefácio.
- DIRECÇÃO DO SERVIÇO DE INSTRUÇÃO, (1972). *Manual do Apoio Aéreo na Contra-Guerrilha*. Lisboa: Direcção do Serviço de Instrução.
- DONALD, D. (1997). *Focke Achgelis FA 22 "Drache"*. Consultado 25 Julho 2009, disponível em [http://www.aviastar.org/helicopters\\_eng/focke\\_drache.php](http://www.aviastar.org/helicopters_eng/focke_drache.php).
- EME (1954). *Regulamento de Campanha - Operações*. Lisboa: Estado Maior do Exército.
- EME (1961). *O Exército na Guerra Subversiva*. Guia para o Emprego Tático das Pequenas Unidades. Lisboa: Estado Maior do Exército.

- EME (1963). *O Exército na Guerra Subversiva*. I Generalidades. Lisboa: Estado Maior do Exército.
- EME (1966). *O Exército na Guerra Subversiva*. II Operações Contra Bandos Armados e Guerrilhas. Lisboa: Estado Maior do Exército.
- EME (1990a). *Operações Aeromóveis*, MC 136-1. Lisboa: Estado Maior do Exército
- EME (1990b). *Subsídios Para o Estudo da Doutrina Aplicada nas Campanhas de África (1961-1974)*. Lisboa: estado Maior do Exército.
- EME (2005). *Regulamento de campanha Operações*. Lisboa: Estado Maior do Exército.
- EMFA (2007). *As Aeronaves*. Consultado 27 Julho 2009, disponível em [http://www.emfa.pt/www/aeronaves.php?lang=pt&cod=\\*](http://www.emfa.pt/www/aeronaves.php?lang=pt&cod=*).
- EMFA (2009). *Museu do ar Aeronaves*. Consultado 28 Julho 2009, disponível em <http://www.emfa.pt/www/index.php?fsh=0>.
- FIAT G-91R/4 (n.d). Consultado 27 Julho 2009, disponível em <http://www.areamilitar.net/DIRECTORIO/Aer.aspx?nn=28&P=77&R=FA>.
- Flettner FL-282 Kolibri WWII Helicopter. Consultado 29 Julho 2009, disponível em <https://www.fiddlersgreen.net/models/Aircraft/Flettner-282.html>.
- FURTADO, Joaquim (Autor e realizador). (2007). *A Guerra/Colonial/ do Ultramar / de Libertação* (1ª série) [DVD]. Lisboa: RTP.
- FURTADO, Joaquim (Autor e realizador). (2009). *A Guerra /Colonial/ do Ultramar / de Libertação* (2ª série) [DVD]. Lisboa: RTP.
- GIL, João (2008). *Aviação Militar nas Guerras Coloniais*. Consultado 28 Julho 2009, disponível em <http://joaogil.planetaclix.pt/t6.htm>.
- GOMES, Carlos (2002). *Moçambique – 1970 – Operação Nó Górdio*. Lisboa: Prefácio.
- GROSSINHO (2008). *Canhão MG 151/20mm*. Consultado 27 Julho 2009, disponível em [http://policia-aerea.blogspot.com/2008\\_07\\_01\\_archive.html](http://policia-aerea.blogspot.com/2008_07_01_archive.html).
- HEADQUARTERS DEPARTMENT OF THE ARMY (1980). *Air Mobile Operations*, FM 90-4. Washington DC: Headquarters Department of the Army.
- HEADQUARTERS DEPARTMENT OF THE ARMY (1986). *Counter guerrilla Operations*, FM 90-8. Washington DC: Headquarters Department of the Army.
- HEADQUARTERS DEPARTMENT OF THE ARMY (1987). *Air Assault Operations*, FM 90-4. Washington DC: Headquarters Department of the Army.
- HEADQUARTERS DEPARTMENT OF THE ARMY (1990). *Airborne Operations*, FM 90-26. Washington, DC: Headquarters Department of the Army.

- HEADQUARTERS DEPARTMENT OF THE ARMY (1997). *Attack Helicopter Operations*, FM 1-112. Washington DC: Headquarters Department of the Army.
- HEADQUARTERS DEPARTMENT OF THE ARMY, (2001). *Operations*, FM 3-0. Washington DC: Headquarters Department of the Army.
- HEADQUARTERS DEPARTMENT OF THE ARMY (2004). *Counterinsurgency Operations*, FM 3-07.22. Washington DC: Headquarters Department of the Army.
- HEADQUARTERS DEPARTMENT OF THE ARMY (2006). *Counterinsurgency*, FM 3-24. Washington DC: Headquarters Department of the Army.
- JOHNSON, Robert (1998). *The Portuguese in Africa 1959-1975*. Consultado 29 Julho 2009, disponível em <http://worldatwar.net/chandelle/v3/v3n2/portcoin.html>.
- KRUG, Luís (1987, Junho). Operações Aerotransportadas uma breve resenha histórica. *Boina Verde*, pp.18, 19.
- MACHADO, Miguel e CARMO, António (1991, Julho/Setembro). Tropas Pára-quedistas Portuguesas 35º Aniversário. *Boina Verde*, pp.16, 17, 26.
- MARTINS, Raúl (1984, Setembro/Dezembro). Acerca de Operações Aerotransportadas e Aeromóveis das Tropas Pára-quedistas e dos superiores interesses da Defesa Nacional. *Baluarte*, p. 58-81.
- MENSURADO, Joaquim (2002). *Os Páras na Guerra*. Lisboa: Prefácio.
- MARTINS, Arménio (1998, Fevereiro/Março). Cotovia e Falcão. *Mais Alto*, pp. 8, 9.
- MATOS, Henrique (2009). *Recordações do 1ºcomandante do Pel. Caç. Nat 52*. Consultado 07 Agosto 2009, disponível em [http://blogueforanadaevaotres.blogspot.com/2009\\_05\\_10\\_archive.html](http://blogueforanadaevaotres.blogspot.com/2009_05_10_archive.html).
- MIRANDA, Jorge (2000, Março/Abril). A Utilização da Arma Aérea na luta AntiGuerrilha. *Mais Alto*, p. 16-23.
- MIRA VAZ, Nuno (2003). *Guiné – 1968 – 1973 – Soldados uma vez sempre Soldados*. Lisboa: Tribuna da História.
- MIRA VAZ, Nuno (2009) Entrevista realizada em 5 Junho.
- MONTEIRO, Rui (1982, Maio/Junho). Helicópteros a espectacular evolução. *Mais Alto*, p. 20-22.
- MUNSON, K. (1968). *Sikorsky R-4 1942*. Consultado 26 Julho 2009, disponível em [http://www.aviastar.org/helicopters\\_eng/sik\\_r-4.php](http://www.aviastar.org/helicopters_eng/sik_r-4.php).
- P.CANN, John (2005). *Contra-subversão em África, 1961-1974*. Lisboa: Prefácio.

- PIKE, John (2005). *F-84G Thunderjet*. Consultado 28 Julho 2009, disponível em <http://www.globalsecurity.org/military/systems/aircraft/f-84.htm>“F-84.
- PINTO, José (2009). Entrevista realizada em 30 Junho.
- PORTUGUESE COLONIAL WAR* (2009). Consultado 06 Agosto 2009, disponível em [http://www.absoluteastronomy.com/topics/Portuguese\\_Colonial\\_War](http://www.absoluteastronomy.com/topics/Portuguese_Colonial_War).
- QUIVY, Raymond; CAMPENHOUDT, LucVan (2003). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.
- RAPOSO, Paulo (2006). *O meu Testemunho. Operação ao Fiofioli*. Consultado 26 Julho 2009, disponível em [http://blogueforanadaevaotres.blogspot.com/2006\\_07\\_02\\_archive.html](http://blogueforanadaevaotres.blogspot.com/2006_07_02_archive.html).
- SANTOS, José (2008). *Aviões da AM - T-6 Harvard*. Consultado 28 Julho 2009, disponível em [http://ex-ogma.blogspot.com/2006/05/t-6-harvard-snj\\_18.html](http://ex-ogma.blogspot.com/2006/05/t-6-harvard-snj_18.html).
- SARMENTO, Manuela (2008). *Guia prático sobre a Metodologia Científica para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertações de Mestrado e Trabalhos de Investigação Aplicada* (2ª ed.). Lisboa Universidade Lusíada Editora.
- Seminário de História, realizado em 08 Maio 2009 na Academia Militar, subordinado ao tema, *A Academia Militar e a Guerra de África*, Amadora.
- UNIVERSITY OF TEXAS (2009). *Perry-Castañeda Library Maps Collection*. Consultado 25 Julho 2009, disponível em <http://www.lib.utexas.edu/maps/africa/>.
- VAZ, António (1968). *Companhia de Policia Militar 1754- em serviço*. Consultado 07 Agosto 2009, disponível em [http://ultramar.terraweb.biz/Imagens/SaoTomePrincipe\\_antoniovaz\\_CPM1754\\_SERVICO.htm](http://ultramar.terraweb.biz/Imagens/SaoTomePrincipe_antoniovaz_CPM1754_SERVICO.htm).

## APÊNDICE A

### HELICÓPTEROS DA 2ª GUERRA MUNDIAL

#### A.1 FLETTNER FL 282 KOLIBRI



**Figura A.1: Helicóptero Flettner Fl 282 Kolibri.**

Fonte: [www.fiddlersgreen.net](http://www.fiddlersgreen.net), 2009.

**Motor:**

1x Bramo Sh 14A 7- motor com pistões radiais, 160 CV (Cavalo Vapor)

**Dimensões:**

Comprimento – 6 m

Altura – 2 m

Diâmetro – 11 m

**Peso/ Cap. Carga:**

Peso vazio – 760 kg

Peso Máximo – 1000 kg

Tripulação – 1 piloto

**Performances:**

Velocidade máxima – 149 km/h

Alcance máximo – 170 km

Tecto de serviço – 3300 m

**Origem:**

Alemanha (1941)

Foi o primeiro helicóptero a ser produzido em série e a integrar operações militares, foi produzido para a Luftwaffe (Força Aérea Alemã) e Kriegsmarine (Marinha). O Kolibri tinha a capacidade de aterrar, devido ao seu tamanho, em navios da marinha Alemã durante a segunda guerra mundial. Foi usado no mar Báltico, no mar Mediterrânico e no mar Egeu em navios de combate que tinham plataformas adaptadas, realizou funções de observação e ocasionalmente de escolta. O seu tamanho não permitia o uso de armamento embora tenham sido feitas tentativas nesse sentido. Foi o primeiro helicóptero militar da História (www.fiddlersgreen.net, 2009).

## A.2 FA 223 DRACHE



Figura A.2: Helicóptero FA 223 Drache.

Fonte: Donald, 1997.

**Motor:**

Um BMW 301R, radial, 9 cilindros (1.000 CV)

**Dimensões:**

Comprimento – 12,25 m

Altura – 4.35 m

Diâmetro – 24,5 m

**Peso/ Cap. Carga:**

Peso vazio – 3.175 Kg

Peso Máximo – 4.309 Kg

Tripulação – 1 piloto

Passageiros – até 11 soldados (3 na cabine e 8 na fuselagem)

**Performances:**

Velocidade máxima – 175 km/h

Velocidade de cruzeiro – 121km/h

Alcance máximo – 700 km

Tecto de serviço – 2010 m

Armamento – Uma MG 15 de 7.9 mm no nariz

**Origem:**

Alemanha (1939)

O FA 223 Drache conseguiu chegar ao estado de produção de varias unidades, foi usado na segunda guerra mundial mas as acções Aliadas limitaram o seu número a 20 unidades. O helicóptero era usado para reconhecimento, transporte e resgate, para isso possuía um guindaste (Donald, 1997).

### A.3 SIKORSKY V-S 316 A



Figura A.3: Helicóptero Sikorsky V-S 316 A.

Fonte: Brannin e Simpson, 1942.

#### **Motor:**

Um motor Warner R-550-3 com 185 CV

#### **Dimensões:**

Comprimento – 14,7 m

Altura – 3,8m

Diâmetro – 11,6m

#### **Peso/ Cap. Carga:**

Peso vazio – 952 Kg

Peso Máximo – 1152kg

Tripulação – 1 piloto

Passageiros – 1 passageiro

#### **Performances:**

Velocidade máxima – 132km/h

Velocidade de cruzeiro – 105km/h

Alcance máximo – 370km

Tecto de serviço – 2340m

#### **Origem:**

EUA (1941)

O Sikorsky V-316A foi o primeiro helicóptero dos EUA totalmente desenvolvido para o meio militar. Foram produzidos em série sendo entregues aparelhos à Marinha e à Força Aérea dos EUA, sendo utilizados em missões de observação, reconhecimento, resgate e eventualmente para tarefas de ligação (Munson, 1968).

## APÊNDICE B

### LOCALIZAÇÃO DE INFRA ESTRUTURAS AÉREAS

#### B.1 ANGOLA (2ª Região Aérea)

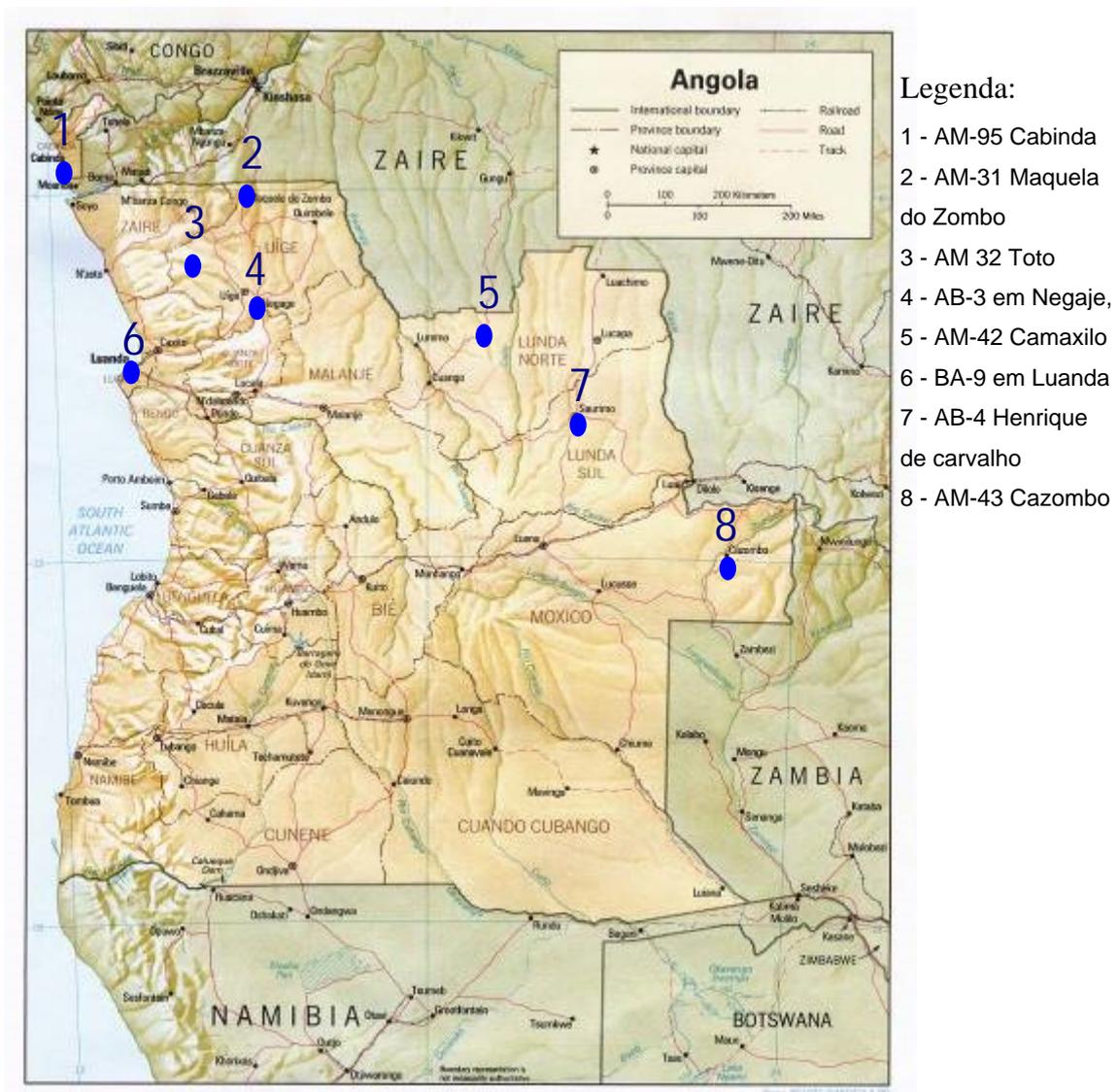


Figura B.1: Mapa de Angola com localização de infra-estruturas aéreas.

Fonte: University of Texas, 2009.

## B.2 GUINÉ (Comando da Zona Aérea da Guiné e Cabo Verde)



Legenda:  
1 - BA-12 em  
Bissau

Figura B.2: Mapa da Guiné com localização de infra-estrutura aérea.

Fonte: University of Texas, 2009.

### B.3 MOÇAMBIQUE (3ª Região Aérea)



Legenda:

- 1 - AM-51 Mueda,
- 2 - AM-62 Marrupa,
- 3 - AM-61 Vila Cabral
- 4 - AB-5 Nacala
- 5 - AB-6 Nova Freixo
- 6 - AM-52 Nampula
- 7 - AM-71 Furancungo
- 8 - AB-7 Tete,
- 9 - AM-73 Mutarara
- 10 - BA-10 Beira
- 11 - AB-8 Lourenço Marques

Figura B.3: Mapa de Moçambique com localização de infra-estruturas aéreas.

Fonte: www.africanidade.com, 2009.

## **APÊNDICE C**

### **ESTRUTURA HIERÁRQUICA E IMPLEMENTAÇÃO TERRITORIAL**

A guerra subversiva devido as suas características peculiares necessitava de uma organização própria para conseguir uma melhor articulação e eficiência das forças no terreno.

Em cada Teatro de Operações (TO) existia um Comando-chefe tinha atribuições operacionais e de coordenação, exercia o comando operacional das forças dos três ramos das Forças Armadas no teatro de operações. No TO existiam Regiões militares que estavam interligadas e que tinham características logísticas, administrativas e territoriais. Abaixo das Regiões militares existiam as Zonas de Operações denominadas por vezes de Zonas militares ou por Zonas de intervenção que tinham atribuições operacionais. As Zonas de Operações poderiam ser criadas à medida que o conflito se alastrasse para uma nova zona do TO. Dentro das Zonas de Operações existiam os Sectores Operacionais com responsabilidades operacionais e de execução logística, o comandante de sector era um brigadeiro ou um Coronel. Nos sectores existiam Agrupamentos que eram constituídos normalmente por quatro Batalhões em quadricula, esses agrupamentos eram comandados por um Coronel ou Tenente Coronel. Os Batalhões eram comandados por um Tenente Coronel e poderiam ter entre duas a quatro Companhias (Afonso e Gomes, 2005; EME, 1990b).

## APÊNDICE D

### HELICANHÃO



**Figura D.1: Alouette III equipado com Canhão MG 151 de 20 mm.**

Fonte: Raposo, 2006.

O Helicanhão é a combinação de um helicóptero Alouette III com um canhão de 20 mm montado transversalmente de modo a fazer fogo por uma das portas laterais do helicóptero. Foi usado pela FAP para conferir apoio as forças no terreno e para proteger os helicópteros utilitários no desembarque e embarque de forças. Era uma arma muito eficaz e com grande cadência de tiro era operada por um apontador, o helicóptero que o transportava levava somente o piloto e o apontador.



**Figura D.2: Canhão MG151 fora do helicóptero.**

Fonte: [www.flickr.com](http://www.flickr.com), 2009.

Origem – Alemanha (Terceiro Reich)

Tipo – Canhão Automático

Construtor – Waffenfabrik Mauser AG

Peso – 42 kg

Comprimento – 1720 mm

Cartucho – 20x82 mm

Calibre – 20 mm

Cadência de tiro – 750 tiros/min

Velocidade à boca do cano – 800 m/s

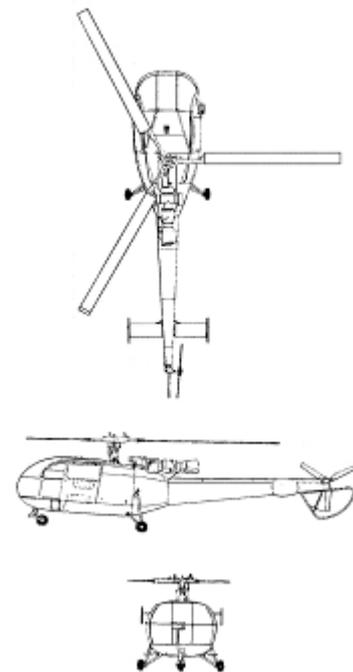
(Grossinho, 2008)

## APÊNDICE E

### MEIOS AÉREOS UTILIZADOS NA GUERRA COLONIAL

#### E.1 HELICOPTEROS

##### E.1.1 ALOUETTE III



**Figura E.1: Helicóptero Alouette III.**

Fonte: EMFA, 2007.

#### **Motor:**

Turbina ARTOUSTE III B "TURBOMECA" com a potência de 880 CV, accionando um rotor de 3 pás

**Dimensões:**

Comprimento – 12,84 m

Altura – 2,97 m

Diâmetro – 11,02 m

**Peso/ Cap. Carga:**

Peso vazio – 1 243 kg

Peso máx. descolagem – 2 100 kg

**Performances:**

Velocidade máxima – 209 km/h

Velocidade cruzeiro – 185 km/h

Alcance máximo – 463 km

Tecto de serviço – 6 500 m

Autonomia máxima – 03H00

**Origem:**

França

O SUDAVIATION-SE 3160 ALIII surgiu através dos conhecimentos adquiridos com o ALII surgiu como um helicóptero de fins gerais/utilitário. Este helicóptero pode ser usado em acções de assalto, salvamento, evacuação sanitária, patrulhamento e transporte. Tem capacidade para transportar 6 passageiros ou 2 macas e 2 passageiros, 800 kg de carga interna ou ainda 750 kg de carga suspensa. Pode ser equipado com um canhão lateral de 20 mm de calibre e um sistema de lança-foguetes com capacidade para 12 foguetes de 2,75" (EMFA, 2007).

## E.1.2 SA-330 PUMA



Figura E.2: Helicóptero SA-330 Puma.

Fonte: EMFA, 2007.

### Motor:

2 Motores Turbomeca Makila com a potência de 1900 CV.

### Dimensões:

Comprimento – 18,15 m

Altura – 5,14 m

Diâmetro – 15,0 m

### Peso/ Cap. Carga:

Passageiros – 16

Tropas de infantaria – 20

Macas/paramédicos – 6/4

Combustível – 2 250 litros

### Performances:

Velocidade máxima – 310 km/h (167kts)

Velocidade cruzeiro – 220 km/h (120kts)

Raio de acção – 579 km

Autonomia máxima – 05H00

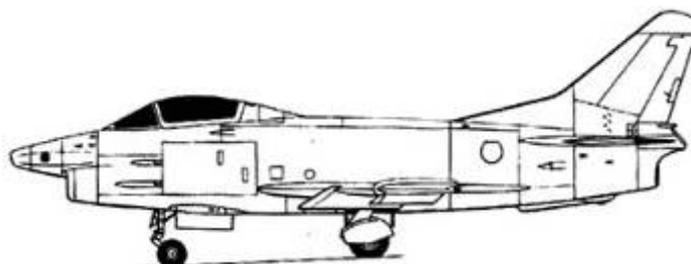
### Origem:

França

O SA-330 Puma é um helicóptero de transporte médio, bimotor e rotor de 4 pás. É utilizado em missões de busca e salvamento, transportes táticos, apoio logístico, evacuações sanitárias e missões especiais. Possui depósitos suplementares que, em caso de necessidade, lhe aumentam o alcance e/ou autonomia. Como transportador tático pode transportar de 16 a 20 militares ou 3.000 kg de carga, e na versão ambulância 6 feridos ou doentes em maca (EMFA, 2007).

## E.2 AVIÕES CAÇA E CAÇA BOMBARDEIROS

### E.2.1 FIAT G91 R4 (CAÇA BOMBARDEIRO)



**Figura E.3 Caça Bombardeiro FIAT G91 R4.**

Fonte: [www.aereamilitar.net](http://www.aereamilitar.net), 2009.

#### **Motor:**

1x motores Bristol-Siddeley Orpheus  
Potência total – 2270 Kgf (Kilograma força)

**Dimensões:**

Comprimento – 10,29 m  
Envergadura – 8,56 m  
Altura – 3,98 m

**Peso / Cap. Carga:**

Peso vazio – 3674Kg  
Peso máximo/descolagem – 5670 kg  
Numero de suportes p/ armas – 4  
Capacidade de carga/armamento – 4320 kg  
Tripulação / passageiros – 1

**Performances:**

Velocidade máxima – 1086 km/h  
Velocidade máxima (nível do mar) – 1070 km/h  
De cruzeiro – 850 km/h  
Autonomia/carregado – 600 km  
Autonomia máxima/leve – 1100 km  
Altitude máxima – 13100 Metros

**Origem:**

RFA (Sob Licença)

Esta versão do FIAT, com um armamento mais leve, constituído por quatro metralhadoras 12.7mm. O «R» significa reconhecimento, e várias aeronaves do tipo foram utilizadas para esse fim, tendo sido alteradas para permitir a colocação de equipamento fotográfico. A necessidade portuguesa de aeronaves de combate para utilização em África, após o país ter sido proibido de utilizar caças F-86 em África levou Portugal a adquirir 40 destas aeronaves. Foram os únicos FIAT G-91 a entrar em combate (EMFA, 2009).

## E.2.2 T-6 HARVARD



**Figura E.4: Avião T-6 Harvard.**

Fonte: Santos, 2008.

### **Motor:**

Um motor a hélice, 550-CV Pratt & Whitney R-1340-AN-1 motor de pistões radiais

### **Peso / Cap. Carga:**

Peso Vazio – 1 800 kg

Peso Máximo – 2 400 kg

### **Performances:**

Velocidade Máxima – 380 km/h

Altitude Máxima – 6 500 metros

Alcance Máximo – 1 389 km

Armamento (original) – nenhum

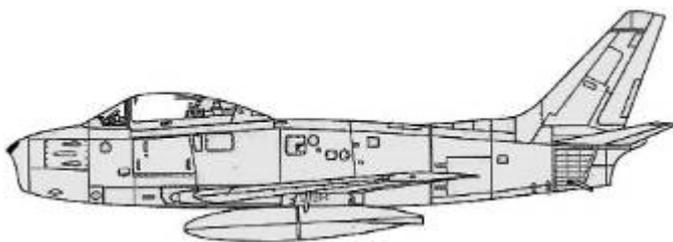
### **Origem:**

Canadá (sob Licença)

Foi o modelo de aeronave militar com o maior número de unidades de sempre a servir Portugal, nomeadamente na Guerra do Ultramar, para a qual se fizeram algumas modificações nas Oficinas Gerais de Material Aeronáutico, tais como suportes debaixo das

asas para bombas, metralhadoras e ninhos de foguetes. A FAP foi, provavelmente, o último utilizador do T-6 em operações militares reais (Santos, 2008).

### E.2.3 F-86 SABRE (AVIÃO CAÇA)



**Figura E.5: Caça F-86 Sabre.**

Fonte: EMFA, 2009.

#### **Motor:**

1 Motor J-47 GE-13  
Potência total – 2 359 Kgf

#### **Dimensões:**

Comprimento – 11,43 metros  
Envergadura – 11,31 metros  
Altura – 4,5 metros

#### **Peso / Cap. Carga:**

Peso vazio – 4 780 kg  
Peso máximo/descolagem – 7 359 kg

Número de suportes p/ armas – 0  
Capacidade de carga/armamento – 0 kg  
Tripulação / passageiros – 1

**Performances:**

Velocidade máxima – 967 km/h  
Velocidade máxima (nível do mar) – 900 Km/h  
Velocidade de cruzeiro – 869 km/h  
Autonomia/carregado – 900 km  
Autonomia máxima/leve – 1 060 km.  
Altitude máxima – 15 000 Metros

**Origem:**  
EUA

## E.2.4 F-84 G THUNDERJET



**Figura E.6: Caça F-84 G Thunderjet.**

Fonte: John Pike, 2005.

**Motor:**

Turbina Allison J-35-A29 de 2 542 kgf

**Dimensões:**

Envergadura – 11,09 m  
Comprimento – 11,61 m  
Altura – 3,84 m

**Peso / Cap. Carga:**

Peso vazio – 5030 kg

Peso equipado – 10670 kg

**Performances:**

Velocidade máxima – 1000 km/h

Raio de acção – 1400 km

Razão de subida – 1524 m/min

Tecto de serviço – 12500 m

Armamento – Seis metralhadora 12,7 mm, 8 rockets, 900 kg em bombas

**Origem:**

EUA

Começou a sua vida activa em 1950 substituindo o F-51 Mustang e o F-80C Shooting Star, como caça-bombardeiro subsónico.

O F-84G, foi o primeiro caça da Força Aérea dos EUA com capacidade para ser reabastecido no ar, tendo sido extensamente usado, por exemplo, na Guerra da Coreia. Na ponta das asas pode levar tanques auxiliares de combustível. Em 1953 Portugal recebeu 125 Thunderjet, que foram distribuídos por várias bases, e largamente utilizado operacionalmente em Angola e esporadicamente, em Moçambique. Foram "abatidos" em 1974 (Gil, 2008).

## E.3 AVIÕES DE TRANSPORTE

### E.3.1 C-54D SKYMASTER



**Figura E.7: Avião C-54 Skymaster.**

Fonte: Gil, 2008.

#### **Motor:**

4 Motores radiais Pratt & Whitney R-200

#### **Dimensões:**

Envergadura – 35,81 m

Comprimento – 28,63 m

Altura – 8,39 m

#### **Peso / Cap. Carga:**

Peso vazio – 17 237 kg

Peso máximo à descolagem – 33 112 kg

#### **Performances:**

Raio de acção – 5 600 km

Tecto de serviço – 7 625 m

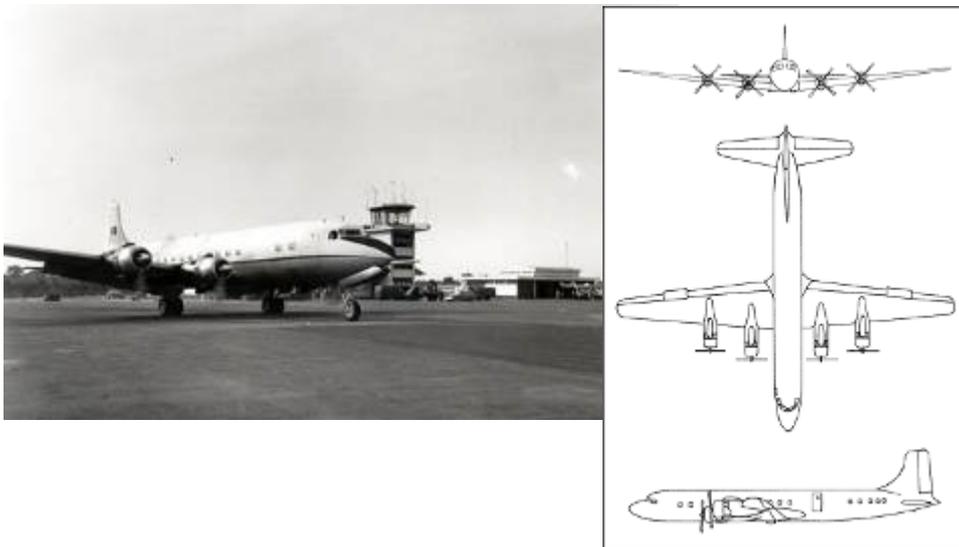
Velocidade máxima – 440 km/h

#### **Origem:**

EUA

Úteis em tarefas de transporte, lançamento de Pára-quedistas, como avião hospital, ou usado na guerra electrónica. Foram usados na Guerra Colonial, assim como os Douglas C-47, podiam voar rasando o solo, por exemplo a 3 metros.

### E.3.2 DOUGLAS DC-6



**Figura E.8: Avião Douglas DC-6.**

Fonte: EMFA, 2009.

**Motor:**

4 Pratt-Whitney R-2800-CB17

**Dimensões:**

Envergadura – 35,81 m  
Comprimento – 32,18 m  
Altura – 8,66 m

**Peso / Cap. Carga:**

Peso equipado – 48 080 kg

**Performances:**

Velocidade máxima – 580 km/h  
Alcance máximo – 7 400 km

**Origem:**

EUA

Entrou ao serviço de Portugal em 1953 e manteve-se até 1976. Tinha a capacidade de transportar 27 Pára-quedistas equipados para combate, foi muito utilizado nos três teatros de operações (Machado e Carmo, 1991).

### E.3.3 C-47 DAKOTA



**Figura E.9: Avião C-47 Dakota.**

Fonte: EMFA, 2009.

**Motor:**

2 Pratt & Whitney R-1830-92 de 1200 CV cada

**Dimensões:**

Envergadura – 28,95 m  
Comprimento – 19,60 m  
Altura – 4,52 m

**Peso / Cap. Carga:**

Peso vazio – 7637 kg  
Peso equipado – 11440 kg

**Performances:**

Velocidade Máxima – 370 km/h

**Origem:**

EUA

O C-47 Dakota era um avião muito seguro que podia levar 32 passageiros ou 25 toneladas. Foi utilizado em missões de transporte de pessoal, missões logísticas, lançamento de Pára-quedistas e se necessário podia lançar bombas quando adaptado para esse efeito (Afonso e Gomes, 2005).

### E.3.4 NORD – ATLAS



**Figura E.10: Avião Nord-Atlas.**

Fonte: EMFA, 2009.

**Motor:**

2 Bristol Hercules 758/759 de 2040 CV cada

**Dimensões:**

Envergadura – 32,50 m  
Comprimento – 21,96 m  
Altura – 6,00m

**Peso / Cap. Carga:**

Peso vazio – 13075 kg  
Peso equipado – 21500 kg

**Performances:**

Velocidade Máxima – 431 km/h  
Raio de acção – 3000 km  
Tecto de serviço – 7500 m

**Origem:**

França

Noratlas, também conhecido por Nordatlas. Em 1960 a Força Aérea Portuguesa adquiriu 6 Nord 2502-A Noraltas e, em 1962, 6 Nord 2501-F Noraltas, estes últimos com motores mais potentes. Em 1968, Portugal adquiriu mais 19 Nord 2501-D Noraltas. que foram usados em Tancos para treino de Pára-quedistas e, nas colónias, conjuntamente com

os Douglas deram suporte aéreo nas áreas de comunicação, lançamento de Pára-quedistas, transporte de feridos. Tinha a capacidade de aterrar e deslocar em pistas curtas com mau piso. Podia transportar um total de 45 homens (EMFA, 2009).

### E.3.5 DORNIER DO-27



**Figura E.11: Avião Dornier DO-27.**

Fonte: EMFA, 2009.

#### **Motor:**

Lycoming GO-480-B1A6 de 270 CV

#### **Dimensões:**

Envergadura – 12,00 m

Comprimento – 9,54 m

Altura – 3,28 m

#### **Peso / Cap. Carga:**

Peso vazio – 983 kg

Peso equipado – 1570 kg

#### **Performances:**

Velocidade Máxima – 250 km/h

Raio de acção – 870 km

Razão de subida – 198 m/min

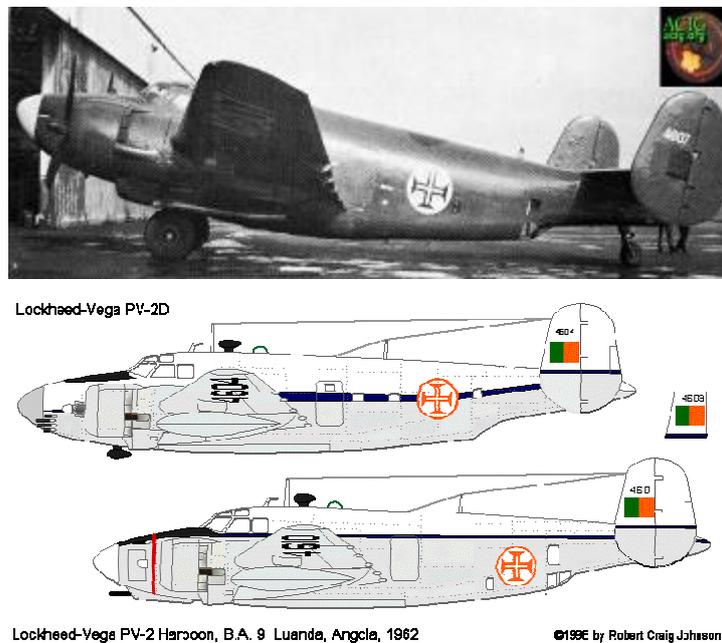
Tecto de serviço – 5500 m  
Tripulação – 1 + 5

**Origem:**  
RFA

A FAP teve um total de 133 exemplares nas versões A3 e A4 que começaram a ser recebidos em 1961. Estes aviões foram adquiridos para operarem no Ultramar, em missões de transporte ligeiro, evacuação sanitária e reconhecimento armado no qual estavam armados com lança foguetes. Operaram praticamente em todas as unidades do Ultramar. Foi o primeiro avião feito na Alemanha (Oeste) depois da segunda guerra (EMFA, 2009).

## E.4 BOMBARDEIROS

### E.4.1 PV2 HARPOON



**Figura E.12: Bombardeiro PV2 Harpoon.**

Fonte: Johnson, 2008.

**Motor:**

Dois (2) Pratt and Whitney R-2800-31s que produzem 2000 CV

**Dimensões:**

Comprimento – 15 m

Altura – 4 m

Envergadura – 23 m

Peso – 16 300 kg.

**Performances:**

Velocidade máxima – 453 km/h.

Tecto de serviço – 7 284 km

Raio de Acção – 1 790 km.

Tripulação – piloto, co-piloto, navegador, operador de radar, dois apontadores e operador de rádio.

**Origem:**

EUA

Como armamento tinha 9 metralhadoras 12,7 mm, 8 plataformas de lançamento de rockets, 2 cargas de 1000 kg de bombas que podiam se carregadas nas asas no local de suporte de tanques de combustível e 4000 kg de bombas ou cargas de profundidade. O PV-2 foi usado como bombardeiro e na luta anti-submarina (AMHF, 2002).

## APÊNDICE F

### ENTREVISTA AO CORONEL MIRA VAZ

O Coronel de cavalaria Mira Vaz é Mestre em estratégia e Doutor em Ciências sociais na aérea das Relações Internacionais. Realizou quatro comissões de serviço entre 1961 e 1974 nos três teatros de operações nas tropas Pára-quedistas, esteve na Guiné, Angola e Moçambique. Desempenhou as funções de comandante de pelotão e Companhia.

**Data:** 05 Junho 2009

**Pergunta 1 – Realizou Operações Aeromóveis e Aerotransportadas no tempo que passou nos três teatros?**

**Resposta 1** – A única Operação Aerotransportada que eu fiz foi em Angola no TO de Capinda e houve lá mais duas ou três. Moçambique que eu tenha conhecimento foi só uma, chamada Operação Zeta em 1969 ou 1970 e que eu saiba não houve mais nenhuma. Na Guiné Operações Aerotransportadas não houve nenhuma. Em relação às Aeromóveis que na altura se chamavam helitransportadas na Guiné naturalmente havia muitas.

**Pergunta 2 – Em que situações tácticas eram usadas?**

**Resposta 2** – Havia operações por iniciativa do Comando-Chefe, por iniciativa da Força Aérea porque os Pára-quedistas estavam na altura na Força Aérea e por iniciativa das autoridades locais dos Sectores, que na Guiné tinha sectores mas também Comandos Operacionais ou até Comandos de Agrupamento Operacional que era um estatuado superior ao Comando Operacional. O Comando-Chefe montava as operações navais, aéreas e terrestres que entendesse era uma forma de desencadear estas operações Helitransportadas ou a Força Aérea tinha uma informação de última hora em cima do

acontecimento e como o Batalhão Pára-queda estava mesmo ao lado da base aérea, aliás era separado por uma cancela que estava sempre aberta e não havia qualquer descontinuidade. Eles telefonavam “é pá, está aqui um grupo inimigo a entrar .... Em tal sítio, está ai um pelotão pronto a marchar?” Se havia o pelotão punha-se em 10 minutos na placa dos helicópteros para ir intersectar o grupo inimigo. Eu lembro-me que pelo menos umas, duas ou três vezes conseguiu-se cair em cima desses e obter bons resultados. Havia por último a iniciativa dos Comandos de Sector, as de quadrícula que tinham informações ou informações de última hora que iam ganhando consistência. Concluía-se que havia um determinado grupo inimigo sedado aqui ou que havia o que eles chamavam de “Cambança” que era uma transposição de guerrilha em determinado local, e quando havia meios aéreos disponíveis o sector montava a operação. A operação consistia num grupo a realizar um assalto aéreo e outros grupos faziam cerco à zona para caso o inimigo fosse afugentado daquela zona fosse cair na emboscada, era a operação típica.

**Perguntas 3 – Que vantagens conferiam às nossas forças? A eficácia aumentava?**

**Resposta 3** – Em vários aspectos, no aspecto do heliassalto propriamente dito, naturalmente que havia uma desde logo que é a surpresa, os helicópteros iam a rasar a copa das árvores não havia ruído de fundo e quando o inimigo se apercebia dos helicópteros eles estavam praticamente em cima deles. Havia a possibilidade de transportar as forças praticamente para cima do dispositivo inimigo e realizar uma simples emboscada, ou também se podia fazer uma aproximação de surpresa a pé de barco ou de outra forma qualquer. Esta aproximação permitia que a colocação do efectivo a 15 ou 20 km do local de emboscada e fazer aproximação nocturna silenciosa com tropa fresca se não tinha que ser uma tropa que vinha de camioneta. As grandes vantagens são, a surpresa, a frescura da tropa e a oportunidade também. Depois quando havia operações com Helicanhão muitas vezes batia-se a zona de aterragem para evitar que houvesse intervenção do inimigo, porque era uma altura muito crítica por a tropa estava a saltar do helicóptero. Às vezes a colocação fazia-se com um helicóptero de cada vez que colocava cinco homens no solo se o inimigo os embosca-se fazia-o com 20 a 30 indivíduos e podia liquidar aquele efectivo, o Helicanhão tinha esse efeito importante. Também fazia uma coisa o Helicanhão, quando o inimigo tivesse relativamente descoberto em terreno tipo savana, e que do ar se apercebe

que eles estão a fugir podia fazer-se fogo directo e mata-los, isso aconteceu com alguma frequência, o Helicãhã participar na operação e abater inimigos.

**Perguntas 4 – Estas Operações são indicadas para o tipo de guerra encontrada pelas nossas forças, uma guerra de características subversivas?**

**Resposta 4** – Absolutamente eram operações de tipologia mais adequada desde que as informações fossem correctas. Em Angola desenvolveu-se uma tática, a tática dos pisteiros, isso era interessantíssimo na Guiné não houve só em Angola é que houve, houve algum militares que foram tirar o curso de pisterios à Rodésia. Após a existência de informações sobre uma possível passagem de forças inimigas num local, largavam (por heli) o grupo de pisteiros no local da pista encontrada e faziam uma primeira avaliação de à quanto tempo tinha passado lá o inimigo e comunicavam. Haviam então pelotões em rotação que eram colocados naquela direcção, imaginemos que o grupo de pisteiros detectava passagem à um dia, pegavam neles outra vez e iam colocá-los mais uns quilómetros a frente. Este processo repetia-se até o tempo de passagem ser razoável para permitir lançar pelotões Pára-quedista mas eventuais saídas daquela região e muitas vezes resultava intersectavam-se assim as colunas do MPLA com belíssimos resultados. Não é só para isto, você quer montar uma emboscada no sítio onde também tem uma boa informação que o inimigo vai lá passar, você pode ir para lá de muita maneira, de comboio camioneta, barco, a pé, se calhar a melhor maneira é ir a pé mas é preciso ter lá alguém relativamente perto para fazer essa manobra. Se não ocorrer essa possibilidade pode colocar um grupo de combate num sítio numa distância razoável para não alertar, digamos 15 km, o helicóptero vai a rasar, ninguém se apercebe, larga a tropa e ela vai realizar os últimos 15km a pé e de noite sem ser detectada, esta é outro tipo de operação que permite uma vantagem tática.

**Pergunta 5 – De que forma foram preponderantes estas Operações Aeromóveis no desenrolar das operações militares durante a Guerra Colonial?**

**Resposta 5** – Eu não tenho agora aqui dados concretos, mas a noção que tenho é que foram absolutamente essenciais, eu estou convencido que pelo menos no que toca as tropas Pára-quedistas, então sobretudo na Guiné uma parte substancial dos resultados foram obtidos em operações desta natureza, assaltos a objectivos. Muitas vezes não era logo na altura, após estar seguro o objectivo era batido terreno à volta do mesmo e aguardava-se, ao fim de uma hora ou duas o inimigo ia lá ver o que se tinha passado, e esses eram apanhados ou então o nosso ataque dispersada aquela gente toda e montávamos uma rede de emboscadas rápidas em três ou quatro picadas, com grupo de homem cerca de 10 a 20. Ao fim de uma hora ou duas aquilo começava a existir movimento por parte do Inimigo para verificar o que se tinha passado e nós apanhávamo-los. Em Pericuto espalhamos os quatro pelotões da Companhia numa área relativamente pequena e aquilo foi como quem vai a pesca, apanhávamos três a quatro de cada vez e ao fim de vinte minutos apanhamos cerca de 20 homens, que por pensarem que nós já nos tínhamos ido embora iam ver . Uma outra coisa é que isto permite uma aproximação em terrenos complicados como era o da Guiné, mobulhanha era um terreno que não era bem pantanoso era um terreno coberto de água e ao andar quilómetros naquilo carregado com material era difícil. Se nós fresquinhos saíamos de Bissau para outra terra, desembarcávamos, enfrentávamos o inimigo, resolvíamos o assunto e no final regressávamos permitia-nos manter sempre a forma física. Sobretudo a surpresa era a grande vantagem, qualquer deslocamento que seja feito em silêncio tem que ter surpresa, a velocidade de aproximação e a capacidade de transportar para as proximidades dos quartéis inimigos constitui também uma grande vantagem.

**Pergunta 6 – Como o meu Coronel esteve nos três teatros de operações, perguntava se sentiu diferenças em relação aos meios aéreos utilizados em cada um dos teatros e se particularidade de cada um influenciou essa utilização?**

**Resposta 6** – Sem dúvida, o caso da Guiné é um que se destaca dos outros, os outros dois não havia grande diferença eram territórios enormes, as informações eram mais escassas o contacto com o inimigo era muito mais aleatório, na Guiné saíamos para o mato e era quase certo que íamos ter encontro do “3º grau”, eu em Angola passei meses sem

ouvir um tiro, na Guiné cada vez que a gente punha o pé fora do quartel havia contacto. Um dado é absolutamente fulcral, é que o território da Guiné permitia duas coisas, absolutamente essenciais, protecção de FIAT em qualquer hora do dia, porque mesmo que eles estivessem em Bissau iam à fronteira e vinham com a autonomia que tinham, o terreno da Guiné dava para ir e vir a qualquer um buraco por mais longínquo que estivesse tinha protecção de FIAT imediata, contando com o tempo que levava a chegar ao local. Por outro lado qualquer ferido era evacuado para o hospital militar em Bissau, num prazo curto, se fosse durante o dia havia sempre um helicóptero para ir buscar um ferido, e muitos militares se safaram por causa disso. Em Angola e Moçambique as vezes era um dia dois dias, isso do ponto de vista da moralização era um ponto bastante importante.

**Pergunta 7 – Se a perda da soberania aérea mais, concretamente na Guiné, influenciou definitivamente as operações militares?**

**Resposta 7** – Definitivamente não, mas durante dois a três meses aquilo esteve bastante preto. Bom repare no mês de Maio de 1973 deitaram a baixo cinco aeronaves, a Força Aérea não parou mas actuou com muitas restrições, por exemplo só actuava em situações de emergência. Houve necessidade de mudar a forma de actuação, as aeronaves passaram a actuar outra vez mas não era com o à-vontade que tinham anteriormente. Havia parâmetros de descolagem, a descolagem era feita na vertical e a aterragem era feita em espiral, porque os mísseis SA-7 têm uma área de explosão acima de 200 metros e iam até cerca de 1000 metros e depois caíam. Os helicópteros como vinham abaixo dos 200 metros não tinham problema a não ser que fosse um impacto directo, quando estas medidas foram introduzidas não se verificou mais abate nenhum. Apesar de se voltar a realizar com alguma naturalidade havia acções que não se podia realizar os correios, as voltas de sector, os reconhecimentos que eu fiz tantos nos DO por exemplo.

**Pergunta 8 – O meu Coronel tocou ai num assunto, os comandantes de forças terrestres realizavam sempre reconhecimento aéreo antes de uma operação?**

**Resposta 8** – Os reconhecimentos eram feitos, por norma, por todos os pilotos da Força Aérea empenhados em deslocamentos. Qualquer piloto que tinha uma carta com ele assinalava, por exemplo, uma picada nas suas cartas de situação, imagine que daqui para aqui se tinha estabelecido um quartel ou uma população que abre uma picada para ir a água, ao fim de algum tempo a picada estava batida e percebe-se que está gente a passar ai todos os dias e era assinala porque havia ali um trânsito novo. Depois havia a afinação da informação, depois de se juntarem alguns elementos, prisioneiros, infiltrados, localização aérea, após isto o oficial de operações ia num DO fazer a afinação disto e confirmar. Em função destas situações é que se montavam então as operações.

**Pergunta 9 – Fala-se muito do Alouette III e da sua vasta utilização, a Força Aérea também tinha adquirido outro Helicóptero o Puma, perguntava se o meu Coronel alguma vez utilizou este aparelho e porque não houve uma utilização maior?**

**Resposta 9** – Não tenho uma resposta muito consistente para essa questão. Sei que em Angola se utilizou o Puma mas principalmente o Puma Sul Africano. Os Sul Africanos destacavam com frequência Helicópteros médios e faziam muitas operações com os Pumas, sobretudo na zona leste. Nós tivemos sempre esta ideia que o Alouette III era o veículo que nos permitia introduzir nos buraquinhos, com o Alouette III a gente ia aos buraquinhos mais pequeninos. Eu presumo também que o Puma era bastante mais caro, era muitíssimo mais caro, exigia uma manutenção mais cara, exigia uma nova esquadra de pilotos, eu julgo que terão sido essas as razões, dinheiro especialização, manutenção, outra linha de compras. Mas não tenho uma explicação consistente, é só a gente aqui a conversar. E como o Helicóptero Alouette III dava conta do recado, porque nunca tivemos necessidade de transportar 500 soldados de uma só vez, levava-se um pelotão, dois pelotões era o máximo, três pelotões, feito em várias levas o que era uma desvantagem mas como a maior parte delas era um pelotão aquilo eram duas levas. Nós também tínhamos na Guiné uma unidade não formal de actuação que era o bigrupa, que copiamos isso do inimigo eram dois pelotões mas isso não era organização Portuguesa, a gente dizia “ sai o bigrupa do não sei que...”e sabia-se que esse bigrupa era o pelotão do Silva e o pelotão do

Costa. Normalmente era assim eu ia com o meu bigrupo e o subalerno mais antigo tinha o outro bigrupo, quando saiam pelotões era pelotões quando era bigrupo era o meu ou o dele, era em alternância.

**Pergunta 10 – Em relação á Força Aérea existia preparação do Objectivo pelo lançamento de bombas? Que tipos de bombas eram utilizadas?**

**Resposta 10** – O napalm não era usado sobre objectivos com efectivos inimigos, o napalm era normalmente utilizado para desbastar florestas, mato ou lavras, o que se utilizava era bombas de vários tipos, acho que as maiores na altura tinham 350 kg utilizadas no FIAT e os T-6 utilizavam bombas de 50 kg. Mas só se realizava quando havia um local de refúgio inimigo localizado e se pensava que se ia ter algum proveito daquele bombardeamento. Embora houvesse também uma coisa que se chamava zona de intervenção livre da Força Aérea que eram zonas onde os fogos de artilharia e as forças de quadrícula não cobriam, essas zonas eram entregues à Força Aérea e quando havia disponibilidade fazia bombardeamentos aleatórios. Estas acções eram realizadas para não haver zonas em que o inimigo se sentisse à vontade.

**Pergunta 11 – O Helicanhão acompanhava sempre a força transportadas?**

**Resposta 11** – Havia sempre uma percepção da entidade responsável pela operação que dizia “A zona é complicada” e então o canhão saía a acompanhar a tropa. Imagine que a gente ia fazer uma dessas operações de preparação de emboscada ou uma aproximação a alguma distância do objectivo e não havia eminente a noção de perigo ai já se dispensava o Helicanhão. Sempre que a operação era de grande risco o Helicanhão ia. Batia as vezes até a própria zona, a orla da mata cerca de 100 metros na zona onde a tropa ia ser largada, se existisse ali inimigo instalado era batido por umas rajadas de Helicanhão.

**Pergunta 12 – Existiam bases doutrinárias para as Operações Aeromóveis e Aerotransportadas, principalmente para as Aeromóveis porque eram relativamente recentes em Portugal?**

**Resposta 12** – Não se chamavam Aeromóveis chamavam-se helitransportadas, embora o conceito aeromóvel de hoje engloba o avião e engloba o helicóptero, hoje é um conceito um pouco mais alargado. Havia um manual de operações helitransportadas se não estou em erro. Aquilo era treinado, fazíamos muitos treinos de operações helitransportadas, isso era quase como respirar já ninguém ia ao manual entrava na rotina. No fundo não existia uma grande dose de doutrina a aplicar ou de tática, era entrar para o helicóptero ter cuidados na entrada evitar o rotor realizar a aproximação pela frente do aparelho, existia ainda a manobra das portas, elas eram fechadas durante o deslocamento e na aproximação do objectivo o piloto que conhecia a zona gritava "Porta" a essa voz nós abríamos as portas. As vezes havia ali um negócio em relação à altura de salto, o piloto queria que saltássemos muito alto e nos dizíamos "lá mais para baixo que ainda esta muito alto".

**Pergunta 13 – Tem algo mais sobre este assunto que gostaria de acrescentar?**

**Resposta 13** – Uma coisa que não tem a ver com isto directamente, mas muito importante, no meu tempo o pessoal da Força Aérea era formada aqui nestas paredes, o curso era tirado todo na Academia Militar isso fez com que se criassem aqui amizades que duraram para o resto da vida e em África era diferente eu estar a falar com o Chico do que estar a falar com o Capitão Silva ou com o Major Costa, completamente diferente. Aliás foram buscar um soldado à noite o que era completamente proibido porque era o meu amigo Puscas, como estava a morrer e ser o meu amigo o piloto foram lá busca-lo contrariando as regras e determinações que ele tinha, há um soldado meu que se safou porque o meu amigo Puscas o foi lá buscar. Se fosse o capitão Costa dizia assim: "oh capitão Mira Vaz desculpe lá tenho muita pena mas olhe o regulamento não me permite" eu não estou a criticar a atitude da outra pessoa mas ele não podia fazer aquilo, ele foi arriscar a vida dele e o helicóptero, porque os helicópteros não tinham plataforma de voo nocturno, iam praticamente às cegas.

## APÊNDICE G

### ENTREVISTA MAJOR GENERAL BORGES

O Major General Pinto esteve na Guiné na Guerra Colonial, desempenhou as funções de comandante pelotão, comandante de Bigrupo, comandante de Companhia no Batalhão de Caçadores Pára-quedistas.

**Data:** 18 Junho 2009

**Pergunta 1 – Realizou Operações Aerotransportadas e Aeromóveis?**

**Resposta 1** – Operações Aerotransportadas não, nunca houve operações táticas com salto, Aeromóveis largas dezenas.

**Pergunta 2 – Porque é que não se usavam as Aerotransportadas tanto como as Aeromóveis?**

**Resposta 2** – No caso do teatro de operações da Guiné põe-se o problema, que é o seguinte, o teatro de operações da Guiné tinha algumas limitações para o lançamento de pára-quedas, era preciso um espaço muito maior do que para um transporte de helicópteros, por outro lado com os meios disponíveis podia-se ter feito mas não se fizeram, acho que era mais eficiente naquele tipo de guerra e naquele contexto. Na Guiné as distâncias eram pequenas, em Angola e Moçambique eram diferentes, daí que se fizessem operações com helicópteros.

**Pergunta 3 – Em que situações tácticas se utilizavam?**

**Resposta 3** – É preciso ver o seguinte, a unidade que eu pertencia eram as tropas Pára-quedistas que acontece, nós éramos a força de intervenção do Comando-Chefe e estávamos às suas ordens. As operações embora fossem planeadas a maioria eram sobre alvos inopinados quando existia uma informação. O factor surpresa era conseguido através das operações de helicóptero com mais facilidade, porque a partir do momento que a gente tivesse em deslocamento o inimigo mesmo que soubesse do nosso deslocamento não teria muito tempo de reacção.

**Pergunta 4 – Que vantagens conferiam as nossas forças? A eficácia aumentava?**

**Resposta 4** – Tem duas coisas, o factor surpresa, que é incomparavelmente superior, segundo permite colocar forças em qualquer ponto, no caso da Guiné numa hora tínhamos forças colocadas em qualquer ponto do território. Permitia outra coisa, que era balancear do esforço, sucedia por vezes nós estávamos actuar numa zona, mas havia necessidade ou de reforçar ou explorar uma informação obtida e éramos deslocados facilmente de helicóptero de um lado para o outro.

**Pergunta 5 – Acha que estas operações são indicadas para a guerra subversiva?**

**Resposta 5** – O helicóptero foi sem sombra de dúvida o melhor meio disponível que houve e se mais não se fazia era por limitações. Se mais operações daquele nível não se fazia era por não haver meios aéreos para empregar mais e também se calhar não haver tropa preparada para utilizar os meios como deve ser.

**Pergunta 6 – De que forma foram preponderantes as Operações Aeromóveis no desenrolar das acções militares durante a Guerra Colonial?**

**Resposta 6** – Eu não consigo visualizar, só posso falar daquilo que sei onde estive, a actuação do Batalhão eu diria que 90% das operações que nos fizemos foram por

helitransporte. Eu posso depois facultar-lhe a Operação do Cantanhês, quando recuperamos o Cantanhês toda a reocupação em fase inicial foi por helitransporte e permitiu colocar praticamente todo o Batalhão numa manhã, esse foi o grande factor que se conseguiu, desequilibrou o efectivo em relação ao inimigo, nós tivemos um potencial de combate em pouco tempo de longe superior ao inimigo.

**Pergunta 7 – Em relação aos meios aéreos refiro-me ao apoio de fogos, eram utilizados? Como eram utilizados?**

**Resposta 7** – Nas operações que tínhamos o que sucedia, nem sempre os FIAT bombardeavam. O FIAT bombardeava quando havia garantia que nós estávamos próximos do objectivo ou quando nos éramos colocados muito junto ao objectivo, nessa altura primeiro bombardeavam os FIAT e depois nós éramos colocados. O apoio de fogos mais significativo era o Helicanhão, o que garantia o Helicanhão? Repare até por desequilíbrio das velocidades, o Helicanhão garantia a segurança próxima com uma cadência de fogo elevadíssima, preciso mais que preciso. Quando fazíamos helitransporte havia dois momentos cruciais, quando éramos colocados ou quando retiramos, são os dois momentos determinantes. Nessa colocação no terreno quem dá segurança próxima à força é o Helicanhão e não o FIAT, bombardeia o objectivo mas depois o Helicanhão permitia-nos ser colocados em segurança, porque nós ao sermos colocados não sabíamos o que nos esperava, a colocação era na orla da bulanhas podia calhar cruzarmos com uma força.

**Pergunta 8 – A perda de soberania aérea afectou a utilização dos meios aéreos?**

**Resposta 8** – Se não me engano o período é em Maio de 72, onde num dia caem três aviões, nós tínhamos supremacia aérea porque o inimigo não tinha Força Aérea, a única condicionante que existia era algumas antiaéreas que existiam em algumas zonas. Quando aparece o míssil que se desconhece há um período que medeia até saber-se porque é que os aviões caíam. A partir do momento que se identificou a arma e se identificou as contra medidas diria que não, o sistema passou a funcionar perfeitamente a Força Aérea teria de ter mais cuidado mas não deixou de cumprir missões a partir desse momento. Os FIAT

voavam à mesma sem problema nenhum, o Helicanhão não houve, havia nos aviões de transporte Dornier DO-27 ao descolar e aterrar tinham que ter maior atenção, mas de resto não.

**Pergunta 9 – O Alouette III era um helicóptero adequado?**

**Resposta 9** – O único helicóptero que havia na Guiné era o Alouette, no teatro de operações para as operações que nos desenvolvíamos era altamente eficiente. Conheço outros helicópteros já andei noutros helicópteros posteriormente mas acho que este cumpria perfeitamente. Transportava cinco indivíduos que actuavam com armamento ligeiro, o pelotão a cinco helicópteros ou um bigrupo a 50 pessoas ou a Companhia inteira seria 100. Portanto múltiplos de 25, o efectivo era razoavelmente grande parte da comissão foi feita por bigrupos conseguindo ter assim o potencial adequado para a missão. O Helicóptero no teatro da Guiné foi a arma mais eficiente que tivemos. Outros helicópteros o americano Bell UH-1B não o tínhamos, penso daquilo conheço este é menos flexível.

**Pergunta 10 – De que forma as características do helicóptero afectaram as forças?**

**Resposta 10** – O helicóptero tinha um factor que era o emprego tático para a operação, se o indivíduo tem que fazer um deslocamento e vai de viaturas ou no caso da Guiné a maior parte das vezes era de lancha, o indivíduo entra numa situação já cansado o rendimento não é o mesmo. Quando nos falamos que íamos de helicóptero o que sucedia era porque os meios eram escassos, um grupo era transportado directamente por helicóptero mas o resto da Companhia era pré colocada indo de viatura ou de lancha, ou tinha-se deslocado para outro quartel e desse quartel deslocava-se para o local da acção. Outro factor que contribuía muito para o moral era a evacuação de feridos através do helicóptero, porque o helicóptero permite fazer rapidamente evacuações isto era uma garantia que nós tínhamos. Tinha um factor psicológico se as coisas corressem mal a evacuação era rápida. A única limitação era que durante a noite que não havia meios aéreos para essa tarefa.

**Pergunta 11 – Tem algo mais sobre este assunto que gostaria de acrescentar?**

**Resposta 11** – A guerra de guerrilha, eu diria, é uma guerra de inteligência, é necessário saber jogar de acordo com a análise das possibilidades reais do inimigo, mas é uma guerra onde a criatividade é mais determinante em todos os modelos de guerra que há. Permite a uma força com menos capacidade desequilibrar outra com muito melhor capacidade. O que sucede, da experiência que verifiquei lá passa-se o seguinte, houve no caso da tropa onde eu estive adaptarmos à forma de operar a do inimigo e similar ao deles. Esta guerra caracterizava-se por ter elevado poder de fogo no armamento individual, um pelotão nosso tinha mais metralhadoras do que uma Companhia. Nós utilizávamos o nosso armamento ou do pacto de Varsóvia que era capturado ao inimigo. Algumas das armas do pacto de Varsóvia eram superiores as nossas, o caso do RPG 2, nós não tínhamos nenhuma arma desse género que era portátil e leve, com grande poder de destruição e que nos dava uma grande vantagem. O caso da AK 47 em relação à G3 era mais leve embora do mesmo calibre a munição é mais curta, teria só um aspecto psicológico porque connosco só a utilizava quem a tivesse capturado, eram só graduados que a utilizavam. A MG também era mais eficaz do que a HK que tinha grandes problemas quando não se utilizavam os elos individuais.

Há um factor que trazia uma vantagem de longe superior, nós trabalhamos com guarnição individual, num teatro de operações que era duro, todo ele, não se podia dizer que havia umas zonas piores ou melhores. Como nós trabalhávamos em guarnições individuais o nível médio operacional era elevado, o pelotão recebia dois ou três soldados quase todos os meses. O nível de experiência operacional era elevado porque havia indivíduos no final e outros a começar o que permitia um transmitir de conhecimentos assustador, o nível médio de confiança é completamente diferente substituir-se a unidade toda.

Em todos os pelotões da Guiné havia no mínimo um a dois sargentos do quadro operacionais e alguns com quarenta e tais anos que normalmente iriam na terceira comissão. Os oficiais do quadro todos passavam pelas funções de comandante de pelotão antes de comandar uma Companhia, e nesse aspecto havia uma grande vantagem, depois tínhamos no caso do nosso Batalhão as unidades operacionais só se preocupavam com a parte operacional, a burocracia era mínima e não se perdia tempo, as Companhia eram todas comandados por Pára-quedistas.

## APÊNDICE H

### ENTREVISTA MAJOR GENERAL PINTO

O Major General Pinto na Guerra Colonial realizou três comissões de serviço, uma em Moçambique, e duas em Angola. Desempenhou as funções de comandante de pelotão e de Companhia no Batalhão de Caçadores Pára-quedistas.

**Data:** 30 Junho 2009

**Pergunta 1 – Em que teatro de operações esteve? E o que pode dizer em relação às Operações Aeromóveis na Guerra Colonial?**

**Resposta 1 –** Tive em Moçambique na primeira comissão e aí não tive praticamente utilização de helicóptero, quando tive quase para vir embora em 1967 tinham acabado de chegar os Alouette II que iam fazer evacuações, estive em Angola durante quatro anos quase cinco, fiz uma comissão de 69 a 71 e depois 74/75. De Angola conheço bem a utilização dos helicópteros e as fases por que passou, numa primeira fase tivemos o Alouette II foi para Angola como meio para observação e para fazer evacuações, fundamentalmente para fazer evacuações porque não havia outro meio, na primeira fase nos anos 61/62 o Alouette II era utilizado para evacuações e também para fazer observação. Naquela altura a guerrilha, foi logo a seguir a primeira fase que é a fase do terror, era preciso ver o que se passava naquelas fazendas isoladas e populações isoladas. Para isso utilizava-se o helicóptero e à medida que o helicóptero passava por cima daqueles grupos de terroristas, a maneira de dissuadi-los era lá de cima atirar umas granadas de mão. Alguns oficiais Portugueses Pára-quedistas em particular que andavam nesses helicópteros e atiravam umas granadas de mão para baixo, que na altura as guerrilhas só dispunham de armas de repetição e armas artesanais. Entra-se numa segunda fase da própria guerrilha que é a fase de destabilização e aí começamos a ter dificuldades porque não precisávamos só de fazer evacuações e observação mas precisávamos de fazer colocação de tropas em sítios

que eram inacessíveis por viaturas, estradas eram muito poucas, chegou-se a conclusão que eles se refugiavam naquelas matas muito densas. A primeira Região Militar era caracterizada por ser uma mata muito densa e era de muito difícil acesso, de avião não se via nada devido à densidade de arvoredos, uma mata tropical que era escavada por baixo pelos cultivadores de café que abriam aéreas para plantar o café. Há café de montanha e há café de zonas de baixa altitude, o de montanha é muito melhor mas exige muita mão-de-obra e é todo metido debaixo do arvoredos e o café não pode apanhar nem muito sol nem muita sombra, a mata tem de ser escavada e cortada. Em cada quatro árvores tem que se cortar três deixando uma para dar sombra e depois com a humidade o pé de café cresce muito rápido mas também as ervas e se não fossem cortadas o pé de café morria o que exigia muita mão-de-obra. À medida que se plantou café e as roças iam avançando para se plantar mais café, Angola passou a ser o terceiro exportador mundial de café, à medida que avançavam a zona de guerrilha ia-se reduzindo, este cultivo do café tinha a dupla finalidade desenvolvia a economia aplicava muita mão-de-obra e ia reduzindo as zonas de guerrilha. Apesar de que a gente sabia que havia contactos e acordos dos guerrilheiros com os fazendeiros para não atacar o café e em contra partida colocavam no extremo das suas fazendas o que os guerrilheiros necessitavam, arroz, milho, sabão, etc, em troca de os não atacarem era um modo de viver que se aguentou desde 62 a 1965. Em 1964/65 vieram os Alouette III, foram necessários para reduzir aquelas bolsas onde as guerrilhas estavam instaladas, era necessário colocar as tropas junto as zonas matadas ou desarborizadas na zona de capim, uma zona densa de mata normalmente tinha perto uma zona aberta de capim sem árvores, onde as aproveitavam as bermas entre a floresta e o capim para fazerem as suas culturas as suas lavras. Nessas zonas de capim os helicópteros eram colocados ali normalmente havia sempre um trilho que dali seguia para o interior dos quartéis e nós seguíamos através dos trilhos, e o que acontecia? Vinha normalmente um helicóptero canhão a fazer protecção nas colocações e depois vinham cinco helicópteros cada um com cinco homens, normalmente oscilava entre 20 a 25 homens dependia das possibilidades mas nunca ultrapassava os 25 homens, eram os grupos de combate que nós tínhamos. Cada Companhia tinha quatro grupos de combate já por causa das limitações do helicóptero e depois também porque uma Companhia era demasiada gente e por vezes um pelotão era pequeno, era necessário levar 40 a 50 homens normalmente quando ia dois pelotões 40 homens, quando eram um pelotão só iam 50 homens. As colocações eram feitas nas imediações do objectivo e em todas as direcções de formas a cercar o objectivo

um grupo entrava dentro da mata e os outros faziam emboscada ali à volta. O que é que acontecia, os helicópteros ouviam-se a cerca de 5 mil de distância, 5 minutos antes de chegar já eles estavam alertados tinham sempre vigias nas imediações que ao avistar-nos dava um tiro para o ar e a guerrilha dispersava toda quando lá entrávamos já não encontrávamos nada. Seguia-se uma espécie de gato e do rato, nós a tentarmos apanha-los e eles a tentarem apanhar-nos. Eles nunca estavam concentrados e andavam ali a volta a controlar os nossos movimentos a tentar encontrar uma nossa distração para nos matar. Normalmente matavam um homem, ou faziam protecção dos trilhos de acesso ao acampamento ou nos pontos que eles consideravam importantes em que nós éramos obrigados a passar, que era o caso das linhas de água e onde eles estavam à nossa espera, davam um tiro e matavam um homem. Das três frentes de guerra aquela onde houve mais baixas foi em Angola e era onde a guerra era menos violenta. Os helicópteros nesta fase faziam este trabalho era um helicóptero canhão que fazia a protecção vinham cinco helicópteros faziam as colocações e depois voltavam ao quartel mais próximo que estava normalmente a 10 minutos de voo e faziam colocações. Depois a Força Aérea começou baseado naquela primeira fase de lançar granadas de mão do helicóptero, começaram à procura de encontrar uma arma, e puseram um apontador com uma metralhadora no helicóptero para fazer protecções e ataques independentes de reconhecimento que foram bastante utilizados ali por volta de 1966/67. Os helicópteros descolavam-se de Luanda da base aérea ou de um aquartelamento que existisse mais próximo, fazia passagens de reconhecimento se encontrasse movimento o apontador da metralhadora que ia ao lado do piloto fazia uns disparos muitas vezes com balas incendiárias que incendiavam a cubatas. Deu-se uma evolução para o canhão e quando aparece o canhão há um salto qualitativo na protecção dos helicópteros. A guerra durante aquele período até 1967 foi feita assim no norte de Angola, reduziu bastante de tal maneira que houve forças que foram retiradas de Angola para Moçambique é o caso da minha Companhia. Em 1966/67 começa a guerra do leste de Angola, inicialmente utilizam-se somente viaturas, o terreno tem características completamente diferentes do norte de Angola com arborização não muito densa em que as árvores são finas e a vegetação tem muita visibilidade e depois há oscilações de temperaturas térmicas muito elevadas, durante o dia as temperaturas vão até aos 40 °C e a noite para menos 2 °C. Fazíamos os movimentos durante a noite e descansava-se durante o dia, normalmente ia-se de viatura até ao local mais próximo onde havia os acampamentos, depois havia que palmilhar à volta de 60 km até chegar ao objectivo, 60 para lá mais 60

para cá, eram 120 km. Quando chegávamos aí ao terceiro dia já estávamos todos rotos e com muita dificuldade, era muito raro apanharmos alguém. Numa segunda fase deslocámos para lá os helicópteros, mas as distâncias lá eram muito grandes e o Alouette III tinha pouca autonomia, as operações no leste de Angola para terem resultados necessitavam que o helicóptero tivesse uma colocação de 40 a 50 minutos de voo, ir e vir da uma hora e tal de voo que não dá para fazer duas colocações seguidas o helicóptero não tinha autonomia para fazer estas colocações seguidas. Começa-se a sentir esta dificuldade e pede-se aos Sul Africanos para reforçarem com helicópteros para ver se conseguíamos fazer mais colocações em simultâneo, e nessa altura que vêm helicópteros em permanência para o sul de Angola que trabalham com os helicópteros Portugueses nas colocações dentro do mesmo sistema com um canhão na protecção e com quatro a cinco helicópteros a fazer colocação. Desenvolve-se em Portugal o processo de aquisição dos novos helicópteros, porque chega-se à conclusão que para fazer aquelas distâncias precisávamos de um helicóptero com mais capacidade, que percorre-se distâncias maiores para fazer colocações mais rapidamente, daí faz-se o estudo avançando-se para o Puma. O Puma vai para Angola precisamente com a finalidade de apoiar a guerra no leste de Angola. O Puma era um helicóptero Francês e ainda estava em desenvolvimento, nós compramos os helicópteros mas sem saber como é que o helicópteros se iria comportar, os helicópteros são entregues a África e quando chegam lá têm montes de problemas. A fábrica dos helicópteros montou lá uma equipa de observação em permanência com um engenheiro em que estavam constantemente a observar o comportamento do helicóptero e andaram nestas experiências mais de um ano, porque as temperaturas, as poeiras, as humidades afectavam o rendimento. O helicóptero teve de ser muito modificado e melhorado e praticamente podemos dizer que nós pagamos todas as melhorias que foram introduzidas no helicóptero. Com Puma começa-se a desenvolver operações com protecção de canhão e os Pumas a fazer a colocação. A guerra desenvolve-se nos anos de 69,70, 71 no leste de Angola os Pumas tinham a base em Luanda mas também eram usados no norte de Angola, muitas das colocações no norte de Angola também passaram a ser feitas pelo Puma, mas não sendo tão útil porque a distância era pequenina, era entre 5 a 10 min de voo e era pouco rentável. No ano de 72 a guerra no norte de Angola está controlada naquela zona de mata muito densa e no leste de Angola com a expulsão do MPLA que quebrou com uma série de acções feitas por Pára-quedistas e Comandos através da Operação Sirocco. A Operação Sirocco era uma operação em que os Comandos eram encarregues de

planear uma grande operação, concentravam os meios aéreos e os terrestres. Eram dadas de reforço aos Comandos algumas forças de quadrícula, as tropas de intervenção mais as tropas locais em que eles faziam uma pressão enorme sobre os aquartelamentos do MPLA, porque naquela zona aberta tendo grande pressão eles tinham de ir recuando e assim aconteceu. Sirocco era uma época do ano e era o nome do vento, aquela operação era feita numa época do ano, era só feita uma vez por ano em que estavam lá cerca de três meses e realizavam operações com grande intensidade. Os Pára-quedistas iam nos intervalos e eram entregues essas forças todas também de reforço, era dado ao comando do Batalhão a zona para durante um mês fazer uma série de operações. A grande força do MPLA eram os esquadrões com cerca de 80 homens, esses esquadrões eram responsáveis por uma zona, se conseguíssemos destruir ou aniquilar um desses esquadrões a guerra acabava naquela zona, mas eles normalmente estavam em constante comunicação e por vezes reforçavam-se uns aos outros. As zonas dos Pára-quedistas foram duas, foi uma no leste de Angola em Nina quase na zona de infiltração. Havia uma zona junto à Zâmbia que era a zona de infiltração e nós tivemos aí instalados em Nina vários anos, tínhamos lá uma Companhia em permanência e rodavam de três em três meses com a unidade de Luanda. Essa Companhia era quase sempre a sede e a base das outras Companhias que iam lá fazer as operações. Mais tarde aquela zona deixou de ter grande actividade e era uma zona de passagem onde era muito difícil darmos luta aos grupos que passavam. O MPLA procurou instalar-se na zona de Luena o antigo Luso, e passar aí o rio Cassai que é muito rico em diamantes, o MPLA queria o controlo dos diamantes e ver se dessa zona conseguia passar para o norte. Por outro lado queriam atingir as zonas onde existia população a zona de Nova Lisboa no Huambo, porque segundo a opinião do Xé Guevara que esteve na zona disse-lhes que primeiro tinham que conquistar as populações, mas a zona onde eles trabalhavam não havia populações. Para chegar ao Huambo tinham que conquistar muito terreno cerca de 1500 km uma distância muito grande. As operações levadas a cabo eram para conter a expansão tanto para oeste como para norte. No norte nós tínhamos constantemente uma Companhia que foi trocada de Nina para a zona do Luso e dali fazia guerra ao esquadrão que era mais avançado, que era o esquadrão do Boina. O Boina tinha ali cerca de 80 homens e nós todas as semanas fazíamos operações, até me admiro como ele conseguiu resistir a tantas operações que nós fizemos. Ele era um homem que tinha estudado na Rússia tinha bons comandantes de pelotão que também tinham estudado na Rússia e todos os quartéis tinham nome Russo. Ele tinha três quartéis militares e todos os quartéis

militares estavam rodeados de população, ninguém chegava lá sem ser detectado, ali em vez de ser ele a proteger as populações era ele a proteger-se com elas. Em 1971 foi para lá o General Bettencourt que mudou os conceitos de emprego, com tanta pressão exercida pelas tropas Portuguesas os guerrilheiros sem mantimentos regressaram todos para a Zâmbia e retiraram todos os esquadrões que tinham, a guerra praticamente acabou, houve ali um período em que não havia guerra e depois foi quando se resolveu fazer guerra à UNITA. Com a guerra no norte estabilizada com a guerra no leste muito controlada, houve uma mudança não diria de estratégia mas de conceito de prioridades, a prioridade passou a não ser no norte atacar os aquartelamentos inimigos dentro da mata mas atacar as colunas de reabastecimento. A fronteira ficava a cerca de 400 km da zona onde eles tinham os aquartelamentos o centro de instrução deles estava a 400km na fronteira com o Zaire em Quicuso e o recrutamento começou-lhes a faltar dentro de Angola, eles começaram a fazer recrutamento no exterior. Faziam umas rusgas com a polícia do Zaire nos arredores de Kinshasa e todo o que era gente indesejada, malfeitores, ladrões eram todos incorporados, depois iam para o centro de instrução e passados 40 dias estavam prontos para desempenhar funções de combate. Começamos a ter informações que o reabastecimento e recompletamento se fazia dessa maneira, começamos a estudar as linhas de infiltração as suas tácticas as suas técnicas e então fez-se um esforço enorme em realizar aquilo que se chama a contra infiltração. A contra infiltração era detectar os grupos que se infiltravam e tentar aniquila-los antes de atingirem a zona que dava grande protecção materializada por dois rios o rio M'Bridge e Loge e se os conseguíssemos apanhar antes destruíamos o grupo. Foi montado um sistema em que foi dado à Força Aérea uma zona de actuação o comando especial de contra infiltração e que estava localizado no TOTO tendo em permanência um oficial superior Pára-quedista, um capitão piloto aviador, um Helicóptero e dois helicópteros com pisteiros. Havia uma fronteira que tinha cerca de 100 km, podia ser junto ao centro de instrução como poderia ser a 100 km de distância, isso é que era o grande problema, havia cerca de quatro vias de infiltração conhecidas, e era necessário percorrer essas distâncias de helicópteros para se encontrar rastros deixados pelos grupos. Esse rastro era detectado pelo helicóptero canhão e dois Alouette III que saíam todos os dias de manhã e iam fazer as pistagens. Saíam no dia X e encontravam pistas de uma passagem no dia X+5 eles calculavam o tempo que eles demoravam, eles andavam muito pouco porque andavam carregados andavam entre 5 a 10 km por dia mais ou menos. Nós nunca começávamos os movimentos dentro de 5 a 7 dias que era para eles não detectarem os

movimentos e voltassem para trás, deixávamos entrar para não valer a pena voltar para trás. Passados cinco dias do início do movimento começávamos as pistagens a tentar encontrar o rasto, depois quando se encontrava o rasto avançava o grupo de combate que estava em alerta no Toto que era colocado no local onde o rasto foi encontrado para a pé iniciar a perseguição, simultaneamente mandava-se avançar um segundo escalão. O segundo escalão era um Puma e mais outro pelotão, para reforçar os efectivos que havia que era um pelotão mais dois Alouette III e um Helicanhão, vinha de Luanda para o Toto um Puma mais um pelotão, esse pelotão era colocado à frente a barrar. Os pisteiros com o Helicanhão e os oito homens a fazer a pistagem faziam a avaliação e imaginemos que avaliavam um dia à frente de seguida colocava-os mais a frente nessa direcção, quando encontravam o rasto os helicópteros voltavam a trás para buscar o grupo de combate que vinha na perseguição e colocava-o no sítio mais a frente, isto era conhecido como os saltos de rã por irem a perseguir aos “saltinhos” de posição em posição. Aquela zona era uma zona de capim muito desmatada com pequenas matas junto ao rio com 1 km de largura por 150 metros, eles metiam-se naquelas matas, nós vínhamos a perseguir e eles entravam na mata e não saíam, a gente sabia que eles estavam ali e depois vinha o terceiro escalão. O terceiro escalão vinha de Luanda quando já estávamos próximos e era transportado num avião Nord-Atlas para o local, normalmente era o restante da Companhia. Com os helicópteros que estavam lá com os dois Alouettes com um Puma fazia-se esta guerra toda, esta guerra foi altamente rentável porque destruímos grupos inteiros, grupos de 80 homens que não chegavam ao seu destino ou quando chegavam eram poucos e com pouco material. Infelizmente só muito tarde é que descobrimos esta tática, as grande operações disto foram em Janeiro de 73, em Dezembro de 73, em Junho de 74, e Agosto de 74, fizemos quatro operações e destroçamos completamente cerca de quatro Companhias com este esquema, esta utilização dos helicópteros era bem conseguida e interessante colocar esta parte. Isto levou tempo para aprendermos, a primeira operação foi por acaso, o encontro com o grupo inimigo foi do género de seguirmos o rasto e encontra-los numa mata junto ao rio, o tal rio que era o último local onde lhes podíamos fazer frente se passassem daí iam para uma zona onde tinham muitos apoios. A operação que teve excelentes resultados foi uma em que nós fizemos uma asneira terrível que foi dar luta num local mais difícil, em que os apanhamos numa mata que não tinha 100 metros de profundidade, nós colocamos lá 8 homens para ver o que se estava lá a passar, eles entraram e quando deram conta estavam no meio de 120, foram de um lado ao outro a varrer e só tiveram um ferido no sobrolho.

Voltaram para trás para evacuar o homem que estava ferido e os prisioneiros que tinham feito, quando estavam a fazer a evacuação eles atacaram, mataram o ferido, feriram mais um soldado e o capitão. O helicóptero ficou sem combustível e teve de ir reabastecer, quando reabasteceu foi lá sem o canhão porque teve um problema no motor e não conseguiram pô-lo a trabalhar, mas estava preocupado meteu-se noutra helicóptero e foi lá. Foi uma operação que tivemos bons resultados. A última operação como já tínhamos experiência começamos a persegui-los muito cedo mas sem dar luta, fomos seguindo-os. Eles utilizavam o seguinte esquema, tinham os balizadores que lhes indicavam os locais para beber água, matavam caça e indicavam os locais de pernoita, depois vinha um grupo com uma segurança a frente, de seguida vinham os homens armados, os carregadores, outra força de segurança. Os caçadores matavam caça para os alimentar mas quando começavam a sentir que estavam a ser perseguidos deixavam de dar tiros para não serem detectados, deixando de matar caça passavam fome. Nós começávamos a andar em cima deles a pressionar o seu andamento e eles iam-se cansando, nós notávamos isso porque à medida que íamos progredindo começávamos a encontrar primeiro os fardamentos, depois os medicamentos, depois as munições pesadas, depois as munições ligeiras, depois as granadas e depois as armas, apanhamos muitos homens já completamente desidratados, a última operação foi feita sem dar um tiro e fizemos um estrago enorme.

**Pergunta 2 – Que vantagens conferiam as nossas forças? A eficácia aumentava através das Operações Aeromóveis?**

**Resposta 2** – Permitiam-nos chegar ao objectivo frescos e a surpresa que nunca era total porque a zona era controlada por morros em que eles tinham vigias nos morros e quando passava o helicóptero anunciavam a passagem eles não davam luta, na Guiné ficavam à espera mesmo que houvesse helicópteros eles ficavam a espera, ali dispersavam e andavam atrás de nós como fosse o gato e o rato. Em 1973 um dos nossos pelotões Pára-quedistas à noite montava um círculo para dormir, depois eram lançados quatro homens em diferentes direcções para montar segurança que estavam afastados 20 a 25 metros, quando escurecia esse homem recolhia e ficava quase colado ao círculo. Quem queria fazer as necessidades ia ao local onde estavam os sentinelas e este indicava um local a cerca de um metro para fazerem as necessidades. Houve um homem que foi lá fazer as necessidades e

foi apanhado à mão, para ver como eles andavam atrás de nós a controlar os movimentos. Esse homem depois andou dentro de uma jangada a ser mostrado como troféu de guerra, adoeceu e evacuaram-no para o Zaire ele quando chegou perto da fronteira morreu e enterraram-no lá. Antes da independência e com os acordos de paz conseguimos saber quem tinha sido o comandante que tinha conduzido aquela coluna para o Zaire, fomos lá de helicóptero tentar encontrar os restos mortais.

A vantagem era a tropa chegar fresca, apesar das distâncias no norte de Angola serem curtas aquilo era muito montanhoso e quando chegávamos aos aquartelamentos chegávamos com a língua de fora. Se tivesse de fazer aquilo tudo a pé desde os quartéis onde estavam as nossas tropas que eram cerca ai de 40 a 50 km, não chegava lá. Quando havia estas grandes operações antes de entrarem os helicópteros havia bombardeamentos, vinham os F-86 e as B-26 quando lá chegávamos já tinham lançado bombas e faziam muito estrago, vinham os helicópteros e quando chegávamos aos aquartelamentos já não lá estava nada. Permitia-nos maior surpresa, ganhar tempo e segurança para a força, nós sentíamos que tantos helicópteros perto podíamos andar mais à vontade, podíamos combater melhor, tínhamos a certeza que se houvesse qualquer coisa éramos rapidamente reforçados ou evacuados se necessário. No leste de Angola com o Puma era bastante eficaz, porque a colocação não era feita em cima do objectivo, era feita a distância aí de 10 km depois ia-se a pé até ao objectivo.

**Pergunta 3 – Acha que este tipo de operações era indicado para aquele tipo de guerra?**

**Resposta 3** – Eu acho que era o mais indicado, nós tivemos a experiência dos Americanos, a Francesa com a guerra da Argélia e depois tivemos quase em simultâneo a guerra do Vietname, e acho que nós fizemos escola porque os Sul Africanos foram lá aprender, eles não sabiam como se fazia a guerra, eles tinham os meios mas não sabiam a guerra. Assim como esta ideia dos pisteiros não foi nossa foi dos Rodesianos, eles é que utilizaram esta técnica. Os primeiros cursos foram feitos por Rodesianos que foram a Angola dar o curso e depois foram Portugueses à Rodésia tirar o curso. Eu penso que constitui uma escola para este tipo de guerra e penso que não se vai repetir mais a guerrilha. A guerra é sempre diferente de uns países para os outros, depende to terreno, dos

apoios que têm, tipo de actuação, o inimigo, etc, não se pode comparar à guerrilha do Afeganistão. Mesmo entre os teatros da Guerra Colonial eram diferentes.

**Pergunta 4 – Acha que foram preponderantes para o desenrolar das acções militares?**

**Resposta 4** – Foram fundamentais tanto para reduzir a guerrilha no norte de Angola, naquela zona que era muito restrita, e no resto de Angola para fazer a saída do MPLA. Todas aquelas operações, a Sirocco e outras só eram possíveis com helicópteros, sem helicópteros não era possível. Aquele tipo de guerrilha era muito cansativa, era mais desgaste físico e psicológico do que propriamente o risco da guerra, a maior parte das vezes o grande risco eram as minas, porque depois quando chegávamos ao terreno era muito raro eles darem luta.

**Pergunta 5 – Sentia que havia alguma situação particular em que eram aplicados esses meios, em que situações tácticas eram aplicados?**

**Resposta 5** – Normalmente só eram utilizados com informações, não eram utilizados em qualquer operação. As operações de rotina que faziam as tropas de quadrícula eram para a recolha de informações, patrulhamento e escoltas, não utilizando helicópteros mas viaturas. A maioria das emboscadas que a tropa fazia deslocava-se em meios auto, as aeromóveis eram só utilizadas com forças de intervenção quando havia informações e quando eram grandes objectivos. Quando havia uma área que estava a efectuar acções com um nível para além daquilo que era o normal em tínhamos informações que o inimigo tinha sido reforçado então fazia-se uma grande operação naquela zona. Nessa altura concentrava-se os meios, as forças de intervenção e os meios helicópteros, normalmente era dado o comando da operação ao Comandante de Sector, ou um Comando que era criado só para essa operação normalmente o Comandante do Batalhão de Pára-quedistas ou de Comandos, ou o Comandante das forças de intervenção ou uma unidade mais forte em que era dado o Comando dessa operação.

**Pergunta 6 – Qual a razão que encontra para as Operações Aerotransportadas não serem tão frequentes como as Aeromóveis?**

**Resposta 6** – O terreno não permitia, era muito difícil, e onde o terreno era bom para isso não havia nenhuma, porque eles utilizavam zonas que lhe davam muita defesa. Não havia áreas com dimensão para utilizar uma Operação Aerotransportada, tirando uma a Zeta que foi a única considerada Aerotransportada. Uma coisa que não referi é que os helicópteros utilizavam muitas vezes aquilo que era conhecido como a pirataria. Um helicóptero canhão e dois transportadores com quatro homens bem armados com tropa que se sentia à vontade com os helicópteros, Pára-quedistas ou Comandos, em que descolavam-se no leste de Angola, aquilo às 4h30 já é de dia, as 4h da manhã tinham de deslocar. Os helicópteros iam a rasar o terreno havia ali uns rios que tinham acampamentos, eram 4h30 da manhã começavam a aparecer as fogueiras de fazer o pequeno almoço. O helicóptero ia por cima, fazia lá uma rajada e a tropa assaltava, isto era sem conhecer o sítio, era por palpite e por informações. Tivemos bons resultados e com poucos homens.

No norte não teve tanto sucesso era mais até só o Helicão que andava a fazer passagens para destruir os quartéis, os quartéis estavam debaixo da mata não se viam por cima, de avião só com fotografia aérea, e de helicóptero às vezes. O que é que se vê de helicóptero? Se você vai de helicóptero e se estiver tudo quietinho você não vê nada, se estiver lá um grupo de homens debaixo de um chaparro encostados as árvores, você passa e não vê nada, agora se cá baixo mexer uma galinha você vê. Se houver qualquer movimento vê, agora se eles tiverem quietinhos não os detectava. Nós fizemos uma operação no Huambo que andávamos a seguir o grupo que estava mais avançado em relação à sua direcção de progressão. Estava já a 500 km da fronteira, começamos na zona da fronteira a bater para os encontrar, até que a certa altura íamos fazer uma colocação com um pelotão e certa altura vêm movimento, canhão diz “ está aqui gente” o comandante manda colocar esse pelotão ali, estava o tal grupo à volta do sítio onde tinha sido colocado o helicóptero, estavam todos encostados às árvores.

**Pergunta 7 – De que forma acha que evoluíram as Operações Aeromóveis e as Aerotransportadas até aos nossos dias?**

**Resposta 7** – Praticamente deixou-se a guerrilha, já não trabalhamos para a guerrilha, a instrução foi completamente modificada. Logo que terminou a guerra de África nós procuramos ir a França saber qual tinha sido a evolução deles nesse sentido. Fizemos uma adaptação daquilo que seria o emprego das forças, e a contra guerrilha ficou só como conhecimento, era só de um grupo de pessoas que tinha feito a guerra que era preciso continuar a transmitir não perder, mas a evolução seria noutra sentido. Antigamente o curso de pára-quedismo e instrução de combate eram 12 semanas, uma grande parte virada para a contra guerrilha, depois na parte final tinha duas semanas em que se ia para a zona de Castelo Branco, ia-se segunda-feira e só se regressava sexta-feira da semana seguinte, andava-se ali duas semanas só a fazer guerrilha como se tivesse em operações. Depois modificou completamente tinha uma instrução de atiradores e eram dados quatro estágios, manteve-se a guerrilha como um estágio, depois das Companhias já prontas cada Companhia ia cumprir 15 dias para estágios um desses era a contra guerrilha.

## ANEXO 1

### MISSÕES TÁCTICAS DA FORÇA AÉREA

Este anexo é um extracto do Manual do Apoio Aéreo na Contra-Guerrilha apresentando as missões que a Força Aérea em 1972 podia realizar.

#### 69. Modalidades de apoio

O apoio aéreo, como conjunto de acções e missões da FA, destina-se a facilitar directamente a execução das acções e operações das FS e apresenta as seguintes modalidades:

- Apoio de fogos
- Apoio de Transporte
- Apoio de Reconhecimento
- Diversos

#### 70. Símbolos das acções e respectivas definições

##### a. Apoio de fogos (A)

- ATIP (Ataque Independente Preparado): acção realizada, sem necessidade de coordenação com os fogos e movimentos da FS, que consiste no ataque a objectivos terrestres pré-determinados, e que pode ser preparado. Permite um planeamento cuidado para melhor emprego dos meios de acordo com os objectivos, e a ausência restrições de segurança devida à proximidade das FS. É a acção de ataque em que os fogos aéreos podem obter melhor rendimento.
- ATID (Ataque Independente Dirigido): acção de ataque livre em que se batem objectivos terrestres que são indicados, e sinalizados no local ou no momento da

acção, por outros meios aéreos (PCV – Posto de Comando Volante) ou por meios técnicos de observadores no solo.

- ATIR (Ataque Independente em Reconhecimento): acção de ataque livre em que os meios aéreos procuram objectivos de superfície para os atacarem em seguida. Acção naturalmente menos rendosa que o ataque preparado, reserva-se para objectivos de oportunidade, especialmente móveis.
- ASEC (Ataque em Escolta) acção de ataque ao solo executado em protecção de meios aéreos que sejam particularmente vulneráveis ao fogo terra-ar.
- ATAP (Ataque Apoio próximo) ataque ao solo executado a pedido em proveito imediato das FS e a sua proximidade implicando, portanto, uma estreita coordenação com o fogo e movimentos das FS.
- ATAC (Ataque Acompanhamento) ataque ao solo em missões de acompanhamento das FS. Embora se possa considerar um caso particular do ATAP, é uma acção distinta dadas as suas características adicionais de orientação e informação das forças apoiadas, e da frequência com que é pedido e utilizado.

#### b. Apoio de Reconhecimento

- RVIS (Reconhecimento Visual) reconhecimento sobre terra em geral ou águas costeiras, em que a pesquisa de notícias é feita pelo piloto ou observador sem auxílio de outros meios que não sejam a sua percepção e capacidades visuais.
- REVIS-MAR (Reconhecimento Marítimo): reconhecimento em que a pesquisa é feita sobre o mar podendo utilizar-se não só a capacidade visual da tripulação mas também meios electrónicos das aeronaves.

- REVIS-SAR (Busca e Salvamento): reconhecimento duma determinada área terrestre ou marítima, com finalidade de procurar elementos perdidos ou náufragos e propiciar ou executar o seu salvamento.
- RFOT (Reconhecimento Fotográfico): reconhecimento executado com aparelhagem fotográfica.
- RELE (Reconhecimento Electrónico): reconhecimento executado com os meios necessários para a detecção das estações rádio ou radares IN.

c. Apoio de Transporte (T)

- TMAN (Transporte de Manobra): todo o transporte imediatamente associado a operações em curso.
- TMAN-ASS (transporte para Assalto): transporte para tropas, geralmente em meios heli, para assalto a organizações IN. Se o transporte é executado para locais a partir dos quais não seja possível o assalto imediato ao objectivo, utiliza-se apenas a designação TMAN.
- TMAN-LPA (Transporte e lançamento de Pára-quedistas).
- TVES (Transporte de Evacuação Sanitária): acção aérea que tem por fim deslocar os indisponíveis para a rectaguarda. Esta acção pode implicar a necessidade de existência, a bordo, de pessoal ou equipamento especializado.
- TGER (Transporte Geral): acções usuais de transporte administrativo logístico (de pessoal, material ou mistos), com aterragem de aeronave transportadora para descarga.

- TEGER-LCA (Transporte de Carga): carga a lançar por pára-quedas ou em queda livre para abastecimento de elementos amigos.

d. Diversos (D)

- DACO (Acompanhamento): acção de apoio a FS em movimento que consiste na presença de meios aéreos sobre as forças apoiadas em missão que inclui a informação próxima, a orientação, e mesmo a ligação destas forças com outras ou com um comando superior, podendo dar lugar, cumulativamente, à execução de fogo contra elementos de superfície IN que actuem contra as FS ou os próprios meios aéreos, passando então a ATAP.
- DLIG (Ligação): acção que consiste no estabelecimento ou restabelecimento de contacto ou comunicação com elementos das forças amigas, cuja exacta situação é importante que se conheça e não o pode ser por outros meios (inclui a acção de relé-rádio).
- DCON (Controlo Volante): orientação, coordenação ou comando de acções de superfície, aéreas ou mistas, a partir de uma aeronave em voo na área de acção. (Inclui a Regulação do Tiro de Artilharia). Nesta acção, a aeronave faz de Posto de Comando Volante – PCV.
- DESP (Especiais): acções aéreas que, pela sua raridade, índole peculiar, ou necessidade de sigilo, não cabem nas definições anteriores ou não convêm que recebam designação mais explícita. Se for achado conveniente e apropriado, a letra D poderá ser substituída pela letra indicativa do tipo geral de acção em causa: TESP, RESP, AESP.

Fonte: Direcção do Serviço de Instrução, 1972,p.20-23.

## ANEXO 2

### SA-7 STRELLA

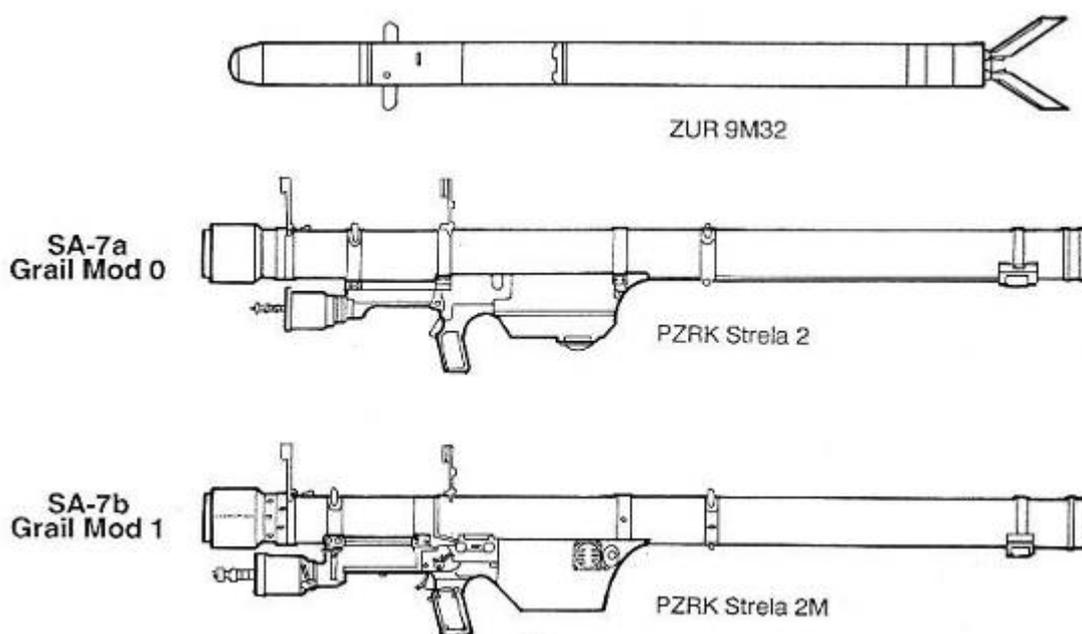


Figura 2.1: Míssil SA-7a e SA-7b.

Fonte: Mira Vaz, 2005.

Míssil terra ar portátil SA-7, vulgarmente conhecido como Strella, funciona por captação de raios infra-vermelhos emitidos por meios aéreos, podendo alcançar altitudes de 3.000 metros à velocidade de 1.600 km/hora. Auto-destrói-se após 15 segundos de voo.

As espoletas dos Strella armavam entre os 150 e os 200 metros e, portanto, o voo dos helicópteros fazia-se a muito baixas altitudes; os aviões, pelo contrário voavam à altitude máxima de segurança e faziam aterragens e descolagens em espiral, à vertical das pistas.

Fonte: Mira Vaz, 2005, p.61.

### ANEXO 3

## LOCALIZAÇÃO DAS COLÓNIAS PORTUGUESAS

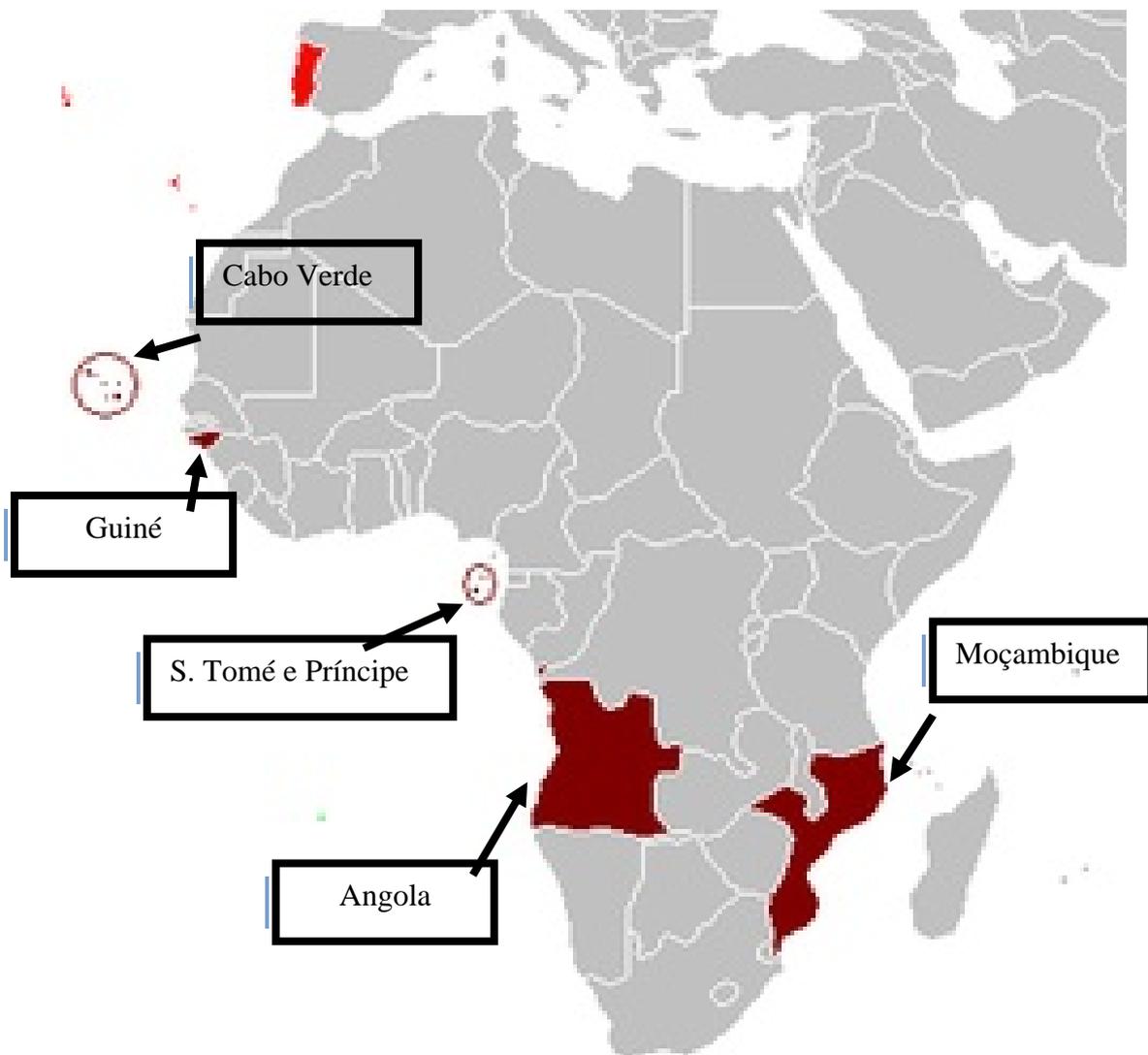


Figura 3.1: Colónias Portuguesas.

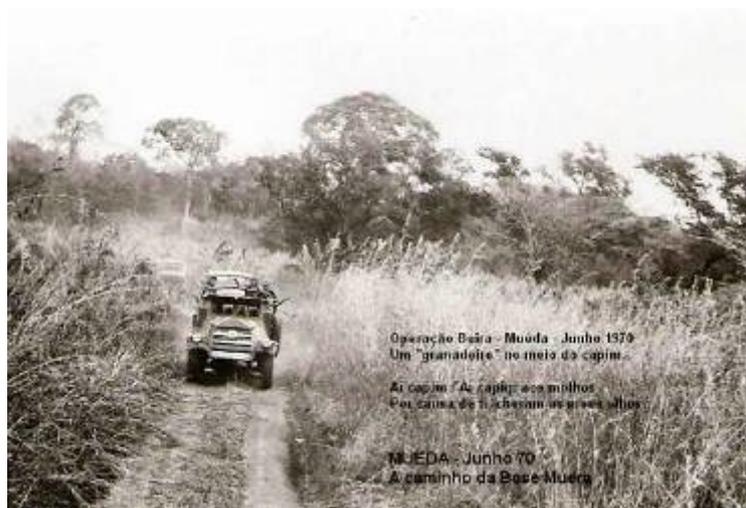
Fonte: [www.absoluteastronomy.com](http://www.absoluteastronomy.com), 2009.

## ANEXO 4

### SELVA E CAPIM



**Figura 4.1: Soldados Portugueses na selva.**  
Fonte: Vaz, 1968.



**Figura 4.2: Viatura no meio do capim.**  
Fonte: Azevedo, 1970.

## ANEXO 5

### VIATURA ATOLADA



**Figura 5.1: Viatura atolada na estrada.**  
Fonte: Matos, 2009.