

6. A BASE AÉREA N.º 1 ÀS PORTAS DO SÉCULO XXI

Fiel ao seu desígnio de mudança, e no fundo igualmente fiel à uma tradição de aeronaves de transporte, a Base Aérea n.º 1 receberia, em 1990, a chegada da Esquadra 701, equipada com 12 aeronaves Reims-Cessna FTB-337G. Consigo vem igualmente a sua missão primária de transporte aéreo geral, e a missão secundária de apoio à realização do treino mínimo dos pilotos colocados fora das Esquadras. Quatro anos volvidos e a Esquadra 701 passaria a Esquadrilha 505 “Jacarés”, situação que se manteve até 1997, altura em que assume a designação de Esquadra 505. Durante este período manteve a sua operação a partir de Sintra, passando a incluir, no seu rol de missões, o apoio à formação de observadores aéreos do Exército. Recorde-se que a Esquadra cessaria a sua atividade operacional a 25 de julho de 2007.

A 2 de Julho de 1991 a Esquadra 401 ficaria ainda com a responsabilidade de apoiar as actividades do Sistema Integrado de Fiscalização e Controlo das Actividades de Pesca, o que fez aumentar exponencialmente as missões de vigilância marítima realizadas pela Esquadra. Para dar resposta a tal desafio, a Esquadra seria assim guarnecida com as aeronaves 6510, 6512 e 6519, provenientes da BA4, as quais (...) passaram a estar apetrechados com equipamentos específicos para este tipo de missão, tendo para o efeito sido equipados com uma consola, a partir da qual era gerida toda a informação adquirida durante o voo.” (AVIOCAR, 2011)

Em 1993, a Base Primeira sentiria, pela primeira vez desde a sua fundação, uma alteração profunda naquela que é a sua essência, ao ver substituída a sua (eterna) missão primária, a instrução, pelo cumprimento das missões operacionais. Na tomada de posse de 14 de abril desse ano, o empossado Comandante, Coronel Eduardo Eugénio Silvestre dos Santos, dava conta de tal alteração no seu discurso, afirmando que “(...) “ Pela primeira vez desde a sua fundação, a BA1 deixará de ter no seu seio como actividade aérea a instrução de pilotagem, para se concentrar no cumprimento de missões operacionais. É no cumprimento das missões da Unidade que todos, directa ou indirectamente, nos iremos empenhar. Não estaremos isolados nessas missões, nem perseguimos notoriedade especial! Devemos entender-nos como parte integrante da missão global da Força Aérea, e a nossa importância decorrerá tão só do modo como

souber mos cumprir o que nos está determinado.”... Comandar é uma tarefa aliciante porque envolve a participação, a motivação e a entreaajuda de todos. Estou certo que terei o vosso incondicional apoio e que, em conjunto, como uma equipa coesa, saberemos encontrar a melhor forma de dignificar a BA1.” **MAIS ALTO MAI/JUN**

1993

Neste sentido, também o Chefe do Estado-Maior, General Mendes Dias, ao usar da palavra referiria que “(...) a reconfiguração geral do dispositivo da Força Aérea, que este ano se processará, e das alterações que daí decorrem para esta Base Aérea n.º 1, a mais antiga da Força Aérea e ponto comum na carreira da quase totalidade dos nossos pilotos.

Para quase todos os pilotos militares, aqui se concretizou, desde os anos 20, a alegria do voo e a obtenção do ambicionado “brevet”, símbolo de sucesso num caminho árduo. E esta tradição da formação de pilotos na Granja do Marquês que amos romper em breve com a transferência da Esquadra 101 para a Base Aérea N.º 11. Em compensação, aqui serão reunidos todos os “Aviocar” baseados no Continente. Ocorrem estas mudanças em simultâneo com um grande esforço para racionalização e simplificação de todas as estruturas organizativas da Força Aérea, desde o Estado-Maior até à mais pequena Unidade, por forma que os meios aéreos de que dispomos sejam devidamente apoiados logisticamente com o mínimo consumo de recursos, designadamente o mais precioso: o pessoal. São mudanças importantes na amplitude e no efeito que terão sobre o futuro da Força Aérea. **MAIS ALTO MAI/JUN 1993**

No fundo, seria grande a alteração vivenciada pela Base Primeira. A Esquadra 101 rumaria a Beja, e em sentido oposto apresentar-se-iam na BA1 os onze C-212 Aviocar da Esquadra 502, corando-se o cordão umbilical que os “Elefantes” sempre tiveram com Tancos, numa ligação de quase três décadas.

Já no que toca à sua congénere 401, que viria a ser reforçada a 29 de Novembro de 1994 com a chegada das aeronaves da série 300 (NC 17201 e 17202), adoptaria formalmente a designação de Esquadra 401, em substituição da designação de ER401.

DISTRIBUIÇÃO DE N/C PELAS UNIDADES AO LONGO DOS ANOS

N/C	DATA DE RECEPÇÃO	UB	APRESENTAÇÃO NA BA1
16501	04OUT1974	BA3	30JUN1993
16502	02OUT1974	BA3	06JUL1993
16503	29NOV1974	BA3	06JUL1993
16504	08JAN1975	BA3	06JUL1993
16505	22ABR1975	BA3	08JUL1993
16506	07MAI1975	BA3	06JUL1993
16507	05JUN1975	BA3	06JUL1993
16508	05JUN1975	BA3	01OUT1993
16509	16JUL1975	BA3	06JUL1993
16510	16JUL1975	BA3	20JUN1991
16511	08OUT1975	BA3	21FEV1994
16512	08OUT1975	BA3	18FEV1991
16513	15NOV1975	BA3	07JUN2007
16514	15NOV1975	BA3	04JAN1999
16517	05MAR1976	BA3	19MAR2008
16519	08ABR1977	BA3	08MAI1991
16521	28AGO1976	BA1	N/A
16522	27JUL1976	BA1	N/A
16523	28JUL1976	BA1	N/A
16524	29OUT1976	BA1	N/A
17201	10MAR1994	OGMA	29NOV1994
17202	15MAR1994	OGMA	29NOV1994

Adaptado do livro C212 Aviocar: Ao serviço de Portugal desde 1974.

A 30 de Junho de 1994 assumiria o comando da Base Aérea n.º 1, sita na Granja do Marquês, o Coronel José Augusto Barrigas Queiroga, em cerimónia presidida pelo General Mendes Dias, que se fez acompanhar pelos generais Vaz Afonso (director do

IAEFA) e V. Osório (comandante do COFA), e pelos brigadeiros Faria e M. Rodrigues (subdirector do IAEFA). **MAIS ALTO, JUL/AGO 1995**

Um ano volvido, e a Base Primeira voltaria a engalanar-se para a comemoração dos seus setenta e cinco anos ao serviço da aeronáutica militar nacional.

Presidida pelo Chefe do Estado-Maior Interino, General Evandro de Amaral, que se encontrava acompanhado pelos generais Vasques Osório (Comandante do COFA) e Rolando Santos (Director do IAEFA), o evento ocorreu no dia da Unidade, estando igualmente presentes nos festejos a Presidente da C. M. de Sintra, Dr.^a Edite Estrela os brigadeiros Silva Lopes (DMA), Graça e Cunha (DINFA) e Costa Santos (AFA), antigos comandantes da Base e outros convidados.

Após a apresentação das Forças em Parada o Comandante da Base 1 usaria da palavra para afirmar que “A Base Aérea n.º 1 comemora setenta e cinco anos ao serviço da Aeronáutica Militar, e da Instrução de Pilotagem pelo que evocarei algumas das mais marcantes efemérides da História desta Unidade que se orgulha de ter sido, ao longo destes três quartos de século, berço da quase totalidade dos aviadores militares portugueses. Como consequência da divulgação levada a efeito pelo Aeroclube de Portugal e pela Imprensa diária, António José de Almeida apresentou à Câmara dos Deputados, em Junho de 1912, um projecto de lei visando criar no nosso país um Instituto de Aviação Militar. Pouco tempo depois, a Direcção do citado Aeroclube nomeia duas comissões, para estudarem, respectivamente, a organização de uma Escola de Aviação e de um Serviço Militar de Aeronáutica.

Com base nos trabalhos dessas comissões, vieram a surgir o Serviço Aeronáutico Militar, antecessor da Força Aérea.

A partir dos estudos então efectuados, foi decretada pelo Congresso e promulgada em 14 de Maio de 1914, pelo Presidente da República, Manuel de Arriaga. a Lei que criou a Escola Militar de Aviação. A sua construção iniciou-se em Vila Nova da Rainha, mas, devido às más condições da pista e à insalubridade da região, foi transferida para a Granja do Marquês, em 5 de Fevereiro de 1920.

Por decreto de Dezembro de 1937 o Exército sofre uma profunda remodelação, com especial ênfase para a Arma de Aeronáutica que é substancialmente desenvolvida. É esse mesmo decreto que cria a Base Aérea de Sintra. Mas é preciso esperar quase dois anos, até Março de 1939, para novo decreto dar à Granja do Marquês o nome que ainda hoje ostenta: Base Aérea n.º 1.

Podemos, assim, considerar que a Força Aérea nasceu na Granja do Marquês, bem como os consequentes requisitos de instrução e formação de pilotos e especialistas...”

(BIBLIO MAIS ALTO....)

Corria o ano de 2007 quando, através do Despacho n.º 34, o CEMFA determina que a Esquadra 502 “Elefantes”, equipada com os CASA C-212 Aviocar fosse transferida de Sintra (BA1) para o Montijo (BA6), "(...) em articulação com a inserção do sistema de armas C-295M na Força Aérea" (**DESPACHO 34/2007 do CEMFA**), local que ocupa à mais de uma década.

Simultaneamente ao processo de transferência da Esquadra 502 para a BA6 decorria também o processo de reequipamento da Esquadra, à qual seria atribuída um novo sistema de armas, o *Airbus Military* C-295M. Também a Esquadra 401 foi atravessou o Tejo em direção à península montijense, conforme Despacho n.º 07 de 2009 do CEMFA, juntando aos seus C-212-300 os C-212-100 da Esquadra 502.

A Esquadra 401 seria desactivada a 2 de Setembro de 2011, pelo Despacho n.º 35/2011 do CEMFA¹. Para a história ficará a condecoração da Esquadra 401 com o título de membro honorário da Ordem do Infante D. Henrique, atribuída pelo Alvará n.º 24/2005, de 3 de novembro de 2005.

Quanto à Esquadra 101, que recordamos havia sido transferida para a BA11 em 1993, regressará agora à sua casa-mãe sintrense, marcando para tal o calendário o ano de 2009 (conforme Despacho n.º 34/2008 do CEMFA), local que ocupou até 2020, data na qual retorna a Beja (conforme Despacho n.º 42/2020 do CEMFA).

¹ Em virtude da a necessidade operacional de deslocar a aeronave C-295M, que actualmente se encontra a assegurar o destacamento aéreo em Porto Santo, para participar em missão no âmbito da Frontex, surgiu a necessidade de assegurar o destacamento com a aeronave C-212 Aviocar. Por tal, a desactivação da Esquadra seria adiada para fins de novembro, conforme despacho n.º 50/2011 do CEMFA.

DISCURSO DO DIA DA UNIDADE – CORONEL MOLDÃO – 14 DE MAIO DE 2020

Exmos. Militares e Civis que servem a nação na Base Primeira, Caros Camaradas Quis o destino que a celebração do Dia da Base Primeira, nesta data tão especial em que se atingem os três dígitos sobre a criação de uma infraestrutura aeronáutica militar na Granja do Marquês, ocorresse em pleno surto pandémico, o que, para nosso imenso lamento, impede a celebração que todos desejaríamos. Porque importa não perder de vista o caminho que nos trouxe até aqui, volvidos 100 anos sobre o início da construção da nossa Unidade, devo fazer uma, necessariamente brevíssima, resenha ao já longo percurso que nos trouxe até aos nossos dias. Haveria certamente imensas efemérides, eventos relevantes, quiçá histórias de exemplar abnegação e entrega, episódios de profunda camaradagem, muitas ilusões e momentos de grande realização pessoal, certamente outras tantas desilusões, algumas desgraças e perdas irreparáveis, enfim, acredito que fosse essa a história que mereceria ser contada neste dia. Contudo, como diria o José Régio no seu poema Cântico Negro, “Não sei por onde vou, Não sei para onde vou, sei, que não vou por aí!” Não posso ir “por aí” porque para além de correr o risco de desapontar os Camaradas menos ávidos pela leitura, mercê da dimensão necessariamente extensa que o texto teria que ter, iria pecar por omissão, deixando fora da narrativa outros tantos testemunhos certamente relevantes. Deste modo, pretendo apenas fazer uma breve retrospectiva do nosso passado com vista a perspetivar um futuro próximo. Limitando-nos à verdadeira génese desta instituição, agora centenária, importa recuar precisamente 106 anos, até ao dia 14 de maio de 1914, para encontrar transcrita na Ordem do Exército Nº 12, a lei 162 através da qual o Presidente da República, Dr. Manuel de Arriaga, dava existência formal à Aeronáutica Militar em Portugal, criando, entre outros órgãos e serviços, a Escola Aeronáutica Militar. A Escola, que viria a ser instalada inicialmente em Vila Nova da Rainha, foi transferida para parte dos terrenos rurais do Casal da Granja, propriedade de D.^a Maria Amélia Pombal, em 1920. 1920 foi um ano de grandes mudanças para a Aviação Militar em Portugal. Logo no dia 5 de fevereiro, ainda sem aviões e com um efetivo exíguo, o então Comandante da Escola Militar de Aviação (EMA), Major Carlos Alberto du Courtilis Cifka Duarte, assina a primeira Ordem de Serviço já instalado na Granja do Marquês. Seria necessário aguardar pela chegada da primavera, mais precisamemnte pelo dia 27 de maio, para assistir à primeira aterragem de uma aeronave nestas parágens. Tratava-se de um

Farman 5, vindo de Vila Nova da Rainha. Uma semana mais tarde chegavam ao novo “ninho das águias” mais dois Farman, aos quais se juntariam, no mês seguinte, seis Nieuport (80E). A EMA continuou a crescer, tendo sido dado início ao 1º curso de pilotagem na Granja em Outubro desse mesmo ano. O dia 5 de novembro ficaria para a história como tendo sido a data em que se deu início à fase prática desse primeiro curso. A 19 de fevereiro do ano seguinte concluíam com aproveitamento os primeiros seis pilotos formados na Escola Militar de Aviação, na Granja do Marquês em Sintra. E porque a audácia de desafiar a gravidade, com as máquinas que o engenho e a arte dos homens que as constroem, por vezes cobra o preço máximo, teve o Comandante Cifka Duarte que ver desaparecer na terra húmida um dos seus aviadores que morrera voando a 10 de abril de 1921: o Tenente-coronel Castilho Nobre. No ano seguinte, no dia 14 de outubro, no cumprimento de uma missão da EMA, aos comandos de um Caudron G.3, somavam-se ao martirologio da Aeronáutica Militar Portuguesa os nomes de dois aviadores que descolaram da Granja do Marquês: Tenentes Ulysses Alves e Manuel Oliveira. Dez anos volvidos sobre a primeira baixa, foi inaugurado, em sua homenagem, o monumento mais icónico da nossa Unidade, erigido em lugar central, frente ao edifício do Comando. Ao longo dos anos a lista dos que foram consumidos pela morte voando foi-se adensando, sendo a sua memória lembrada em diversas lápides colocadas aos pés das águias de bronze. Entretanto a EMA foi crescendo em homens e máquinas. Em 1925 já contava com mais de 50 aviões. Entretanto, com o imparável aumento da complexidade das novas máquinas emergiam novas missões, como a fotografia aérea vertical, capacidade adquirida nesta Unidade no início da década de 30. No final dos anos 30 a EMA sofreu uma transformação organizacional, assumindo pela primeira vez a designação de Base Aérea Nº 1. Com o passar dos anos e a emancipação da Força Aérea, surgindo como Ramo independente das Forças Armadas a 1 de julho de 1952, a Base Primeira foi-se novamente consolidando como Escola da Aviação Militar Nacional. No final dos anos 50 serviam nesta Unidade mais de 2.000 militares, havendo mais de 80 aviões, maioritariamente T-6 e Chipmunk. Em 1962 chegaram a esta casa os primeiros Cessna T-37C. Este avião icónico, formou várias gerações de pilotos até à sua retirada do serviço em 1992. Fruto do dinamismo próprio das instituições que, como a nossa Força Aérea, procuram constantemente otimizar os recursos disponíveis, de modo a melhor servir o país, a Base Primeira tem sido objeto de diversas reestruturações. Ao longo das últimas décadas assistiu-se à transferência de diversas Esquadras de e para a BA1. Desde a chegada dos “Elefantes”, vindos de Tancos e sua posterior partida para o

Montijo, à chegada, partida, regresso e muito próxima nova partida dos “Roncos” para Beja, passando pela chegada, partida e regresso dos “jacarés”, a geometria do dispositivo da Base Primeira tem sido tudo menos estável. Naturalmente, é fruto do empenho de todos nós, que, com merecido orgulho e sentido de pertença, chamamos nossa a Base Primeira, que a missão se continuará a cumprir, fazendo jus ao mote da BA1: “saber para bem servir” Ciente de que vivemos tempos difíceis, mas sempre com esperança na construção permanente de um futuro melhor, permitam-me que conclua parafraseando Santo Agostinho: “Enquanto houver vontade de lutar haverá esperança de vencer.” Peço a todos força e coragem para, juntos, construirmos o futuro que merecemos. Parabéns Camaradas Bem hajam