

A ameaça dos MiG na guerra da Guiné

José Matos



No dia 26 de Julho de 1963, um caça português F-86F *Sabre* destacado na Guiné fazia um voo de teste na região do rio Corubal. A bordo do aparelho, o piloto esperava um voo calmo e sem incidentes, contudo, tem um encontro imprevisto. Enquanto testa o *Sabre*, avista à distância um jacto desconhecido e, quando muda de rota para tentar verificar a identidade do avião, este foge rapidamente, não permitindo a sua identificação. A única coisa que consegue perceber é que se trata, provavelmente, de um *MiG* ao serviço da Força Aérea Guineana (FAG)^[1]. Este primeiro contacto com um caça guineano é muito raro, ao longo da guerra, embora o comando militar em Bissau receba, com frequência, das tropas terrestres, relatos sobre o avistamento de aeronaves não identificadas. Contudo, convém referir a este propósito, que estes relatos eram baseados em observações visuais feitas pelas forças terrestres, que nem sempre conseguiam identificar correctamente o que viam no céu, sendo difícil saber se os relatos correspondiam efectivamente a voos hostis.

Era sobretudo no sector oeste da colónia que se registava o maior número de avistamentos, o que leva o Exército a deslocar, para Mansoa, em Agosto de 1963, um radar móvel nº 4 *Mark VI*, que já estava na Guiné nessa altura. Trata-se de um radar de aviso prévio montado num atrelado e que pode facilmente ser deslocado. Durante cerca de um mês de funcionamento detecta oito alvos não identificados, todos a baixa altitude e a baixa velocidade, tratando-se muito provavelmente de helicópteros, sendo, no entanto, difícil de determinar qual a origem dos mesmos^[2].

Atento à situação, o Exército já tinha enviado para a capital da Guiné, em Janeiro de 1962, um pelotão de artilharia antiaérea (AA) equipado com peças AA 40 mm *Bofors M-42/60*, de forma a garantir uma defesa antiaérea mínima contra qualquer acção aérea hostil^[3]. Este envio de peças antiaéreas para Bissau, indicava já uma preocupação das chefias militares quanto a uma eventual acção aérea contra as forças portuguesas estacionadas na capital, que só podia ser protagonizada pela aviação militar dos países vizinhos.

Os testes com o radar AN/TPS-1D

Além do envio de armamento AA, o Exército estuda também a expedição de radares AN/TPS-1D, um radar ligeiro transportável, que o Exército Português tinha comprado, em 1960, mas que já estava obsoleto, nessa altura^[4].

Nesse sentido, são feitos testes de detecção, na Escola Militar de Electromecânica, em Paço de Arcos, em meados de Maio de 1962, com vista a *“avaliar as possibilidades de detecção do radar com aviões de pequena superfície reflectora”*. Para o efeito, são usadas duas pares de jactos F-86F da base de Monte Real (BA5), voando uma par a altitude de 20 mil pés e a outra a 5 mil pés. Conclui-se então que o radar *“é susceptível de permitir a detecção de alvos aéreos de pequena superfície reflectora (par de aviões F-86F ou alvo equivalente) embora não garanta a continuidade de detecção quando se afasta, segundo uma linha de rumo que intercepta a estação de radar, dentro dos alcances das experiências (até 100 milhas)”*. Além disso, o AN/TPS-1D é também *“capaz de fornecer resultados satisfatórios na detecção de aviões convencionais (de hélice) de média ou grande envergadura dentro dos seus alcances de operação (até 160 milhas).”* Em suma, *“na falta de equipamento mais adequado, os radares podem ser de grande utilidade no Ultramar para efeitos de vigilância aérea”*^[5].

Entretanto, no âmbito do Secretariado Geral da Defesa Nacional (SGDN), é dada prioridade ao estudo da defesa área de Cabo Verde e Guiné, em virtude do perigo que pode advir de possíveis ataques aéreos contra os aeródromos destes dois territórios, fundamentais nas ligações aéreas entre Portugal, Angola e Moçambique. Este trabalho é produzido por uma comissão que já existia no SGDN para o estudo da defesa aérea do Ultramar^[6]. Em termos gerais, a comissão do SGDN considera que o Aerodrómo Base nº 2 (AB2), em Bissalanca, deve ser dotado de várias estruturas de controlo e comunicações para a gestão do tráfego aéreo civil, mas também para operar um sistema de artilharia antiaérea que seja credível. O estudo considera ainda que as estruturas a criar devem ser apoiadas por radares de vigilância do tipo AN/TPS-1D, além de radares tácticos ligados às baterias de artilharia AA e pelos respectivos meios de comunicação e apoio^[7]. No entanto, o estudo aponta também várias limitações para a defesa aérea, que terá de incidir sobre um pequeno número de objectivos, não sendo possível aos F-86 conduzir intercepções por ausência de radares altimétricos. Além disso, *“a vigilância exercida pelos radares de cobertura AN/TPS-1D não permitirá mais de 4 a 7 minutos de aviso prévio para aviões de jacto voando a 3000 pés e a artilharia AA disponível não poderá actuar em relação a aviões com velocidades superiores a 800 km/h e a altitudes acima de 2300 pés”*.

O estudo refere também a existência no inventário da FAG de alguns caças MiG-15, não havendo qualquer referência à existência do MiG-17 na ex-colónia francesa. No entanto, neste capítulo, existia alguma dificuldade em obter informações fidedignas sobre a existência ou não de jactos de combate no país vizinho. Em Setembro de 1962, uma informação do Ministério do Ultramar português dava conta que, numa parada militar em

Conakry, realizada a 19 de Agosto desse ano, tinham desfilado onze caças MiG-15, embora não tivesse sido possível confirmar essa informação^[8].

A retirada dos F-86 da Guiné

Obviamente que a presença dos F-86 na Guiné tinha um efeito dissuasor em relação a qualquer tentativa de incursão aérea. Estes caças tinham chegado a Bissalanca, em Agosto de 1961, e eram usados em vários tipos de missões sobre a colónia, sendo o principal avião de combate da Força Aérea Portuguesa (FAP) na Guiné. Porém, os caças tinham sido cedidos a Portugal para a defesa da OTAN na Europa e os Estados Unidos começam a exigir que os jactos regressem à metrópole^[9]. O assunto vai-se arrastando ao longo de 1963, sem que o governo português acate as exigências norte-americanas. O próprio Ministro dos Negócios Estrangeiros português, Franco Nogueira, tem uma longa conversa, em Junho de 1964, com o embaixador americano em Lisboa, George Anderson, em que o problema é novamente abordado. Nogueira argumenta que os F-86 não estavam na Guiné em operações, mas que serviam apenas como factor dissuasor contra possíveis ataques aéreos vindos dos países vizinhos. Anderson concorda com o argumento, mas considera que não era de prever qualquer ataque aéreo estrangeiro e que, *“no caso de tal ataque, criar-se-ia uma situação política nova que alterava os dados do problema, mesmo para os Estados Unidos”*. Nogueira pergunta então se *“Washington tomaria uma posição de activa reacção contra uma agressão aérea provida de fora”*, ao que o embaixador americano responde que *“não podia prever como reagiria o seu Governo, e muito menos assumir compromissos”*. Anderson insistiu que o problema dos F-86 na Guiné *“se tratava de uma questão de princípio”* e que era um tema muito explorado pelos inimigos de Portugal, ao que Nogueira comentou que deviam de existir muitos no Departamento de Estado, *“porque todos pareciam aferir a política dos Estados Unidos para com Portugal pelo que sucedesse aos F-86”*^[10].

Pouco tempo depois deste encontro, a pressão americana aumenta, de tal forma, ao ponto dos americanos se recusarem a fornecer sobresselentes para a Força Aérea, caso os portugueses não retirem os caças da Guiné^[11]. Para resolver o problema, Lisboa manda retirar os F-86 e compra, na Alemanha, 40 aviões Fiat G-91 R/4 fabricados em Itália, mas ao serviço da *Luftwaffe*. No Verão de 1966, os G-91 já estão na Guiné em missões de reconhecimento e de apoio às tropas terrestres, mas nunca encontram qualquer jacto da FAG.

Ainda em 1964, são enviados para Bissalanca dois radares AN/TPS-1D para assegurar a vigilância aérea desta base, no entanto, em virtude da dificuldade na obtenção de peças sobressalentes, um dos radares é logo canibalizado para a manutenção do outro, ficando apenas um radar operacional^[12]. Com a antena instalada numa torre metálica com cerca de 32 metros de altura, o AN/TPS-1D, porém, nem sempre funciona, devido a problemas de manutenção ou então devido a falta de energia nos geradores de apoio. Para colmatar estes problemas, são enviados outros dois radares do mesmo modelo para a Guiné, mas também acabam canibalizados ou então avariados^[13]. Durante os períodos de

funcionamento, o AN/TPS-1D faz várias detecções, mas que correspondem provavelmente a aviões civis transitando entre o Senegal e a Guiné-Conakry. O espaço aéreo da Guiné Bissau, acima dos 5 mil pés estava englobado na FIR^[14] de Dakar e havia mesmo um corredor aéreo apoiado no VOR^[15] de Bissau que vinha de Banjul, na Gambia, e passava à vertical da BA12. Não admira, por isso, que o radar detectasse alguns alvos.

A surpresa dos MiG

Como já foi dito, os Fiat de Bissalanca nunca encontram qualquer caça guineano, mas, em Abril de 1968, dois aviões ligeiros de ataque T-6G *Texan* são surpreendidos aparentemente por dois caças MiG, a poucos quilómetros de distância da fronteira com a Guiné-Conakry. O incidente ocorre no dia 24 de Abril, quando os T-6 voavam numa missão de escolta a uma coluna do Exército no corredor de Guileje, muito perto da fronteira guineana. Aos comandos dos T-6 iam o Tenente Arantes de Oliveira e o Alferes Oliveira Couto, e o voo decorria sem incidentes quando, subitamente, os dois aviões são surpreendidos pela passagem rápida de dois caças a jacto. Incrédulos, os pilotos observam os dois jactos de asas em flecha, a curvarem, para fazerem uma segunda passagem. Um dos caças ascende ficando numa posição de ataque, enquanto o segundo passa novamente perto dos aviões portugueses de forma provocatória destabilizando os T-6 devido à deslocação de ar. Os portugueses não reagem e, após mais uma ou duas daquelas manobras, os caças desaparecem no horizonte. Os pilotos julgam inicialmente que foram surpreendidos por dois Fiat vindos de Bissalanca da BA12 e, quando finalmente aterram em Bissalanca participam a ocorrência ao comandante do Grupo Operacional da BA12, o Tenente-coronel Costa Gomes, porém, ao fazerem a descrição do que se passou, Costa Gomes diz-lhes que estão equivocados, pois nenhum G-91 tinha descolado naquele dia. Os dois pilotos percebem então que foram surpreendidos por dois MiG^[16].

Medidas de defesa

Em Março de 1969, o Chefe de Estado-Maior da Força Aérea (CEMFA) solicita à “BA12 um estudo urgente das medidas de protecção das aeronaves estacionadas contra eventuais ataques do exterior”, devendo o estudo ter em grande atenção a possibilidade da dispersão dos aviões, pois, em Bissalanca, estavam sempre demasiado juntos, devido ao elevado número de aviões estacionados na base. A preocupação do Estado-Maior da Força Aérea (EMFA) assentava no facto de surgirem, com alguma frequência, notícias sobre a possibilidade da guerrilha guineense ter meios aéreos e alguns pilotos para usar contras as forças portuguesas, nomeadamente contra Bissalanca^[17].

Em resposta, o comando de Bissalanca refere que “as possibilidades de dispersão das aeronaves na BA12 são nulas, pois que as áreas consolidadas nem sequer são suficientes

*para todas as aeronaves existentes no arranjo normal do estacionamento” pedindo que, como primeira medida, sejam aumentadas as áreas de estacionamento. Refere ainda que “a execução dessa área de estacionamento deve ser, não como placa contínua, mas à base de placas para 1 ou 2 aviões, devidamente protegidos”. Além destas medidas, os responsáveis da base preconizam ainda que, para protecção contra ataques aéreos do inimigo, deve ser montada “uma estação de radar mais adequada à detecção à distância”, além da aquisição de redes de camuflagem, do reforço dos meios de artilharia AA e a introdução de mísseis *Sidewinder* no Fiat, ou pelo menos, de um visor próprio para tiro ar-ar. Relativamente à ameaça aérea, o comando da BA12 considera que esta pode concretizar-se na forma de um avião isolado, partindo da República da Guiné (Boké ou Conakry) voando a baixa altitude, sendo provável que o ataque ocorra ao cair da tarde ou da noite^[18].*

No seguimento deste estudo são enviados à Guiné quatro oficiais (dois da Força Aérea e dois do Exército) para, *in loco*, estudarem o problema da defesa aérea da colónia. Este grupo elabora depois um vasto relatório no âmbito do SGDN em que preconiza diversas medidas que, em linhas gerais, passam pela dispersão e protecção dos meios aéreos em abrigos ligeiros a construir; o reforço do serviço de incêndios da BA12 em pessoal e material; o provimento de material electrónico e de apoio para o bom funcionamento dos dois radares *AN/TPS-1D*, já instalados na base, e formação do pessoal especialista para operação destes equipamentos; a criação de um Centro de Aviso Aéreo (CAA) e de um Centro de Operações AA (COAA) e respectivas ligações telefónicas com os radares, torre de controlo e baterias AA; a efectivação do programa dos mísseis *AIM-9B Sidewinder* no G-91 e também uma eventual aquisição futura de mísseis antiaéreos ligeiros do tipo *Redeye*.

Em resposta a este estudo, o chefe da 3ª Repartição do Estado-Maior da Força Aérea (EMFA), Coronel António da Silva Cardoso, submete ao CEMFA a “Informação nº104” em que descreve as medidas preconizadas pela referida comissão procurando depois definir quais as medidas exequíveis sem grandes custos para a Força Aérea e quais as que exigem encargos vultosos. Silva Cardoso considera que o fornecimento de alguns componentes electrónicos e de apoio ao bom funcionamento dos radares já está em curso, no entanto, a satisfação de outras necessidades implicará custos não suportáveis pelas verbas normais da Força Aérea, como é o caso da protecção dos meios aéreos, o reforço do serviço de incêndios em pessoal e material, a criação do CAA e do COAA e o reforço da ZACVG com o pessoal necessário à operação dos radares e COAA.

No mesmo documento, Silva Cardoso informa também o CEMFA sobre os testes realizados nas Oficinas Gerais de Material Aeronáutico (OGMA) para a instalação dos mísseis *Sidewinder* no Fiat e a mudança do visor de tiro usado pelo avião. “No que respeita ao visor, constatou-se ser possível equipar os G-91 com qualquer outro tipo diferente do que actualmente possuem”, procedendo-se à instalação de um visor giroscópico K-14 de origem americana. “Contudo, o material disponível apenas permitirá equipar 3 aviões e, por se tratar de material muito antigo, a aquisição de mais material não será fácil, mesmo através da USAF por intermédio do adido em Washington”, conclui Silva Cardoso.

Quanto à avaliação do AIM-9B no Fiat, nas condições tácticas previstas para o seu emprego na Guiné, os testes não conduziram a resultados satisfatórios. *“Numa primeira fase dos testes de verificação de captação de radiação infravermelha produzida por aeronaves de motor convencional, constatou-se que o míssil não capta qualquer radiação quando apontado a aviões convencionais, monomotores ou bimotores, manobrando o avião nos sectores de cauda e entre o nível do mar e os 10 mil pés. Paralelamente, a utilização dos G-91 em combate aéreo, equipados com Sidewinder, contra aviões do tipo MiG revela-se altamente duvidosa, porquanto as características de utilização do míssil estão em nítida desvantagem face às performances dos prováveis inimigos. Estas restrições de utilização dos Sidewinder contra aviões de maior performance assumem maiores dimensões se o combate aéreo se travar a baixas ou médias altitudes porquanto o míssil será inoperante. Daqui se deduz ser altamente duvidosa a utilização operacional dos G-91 equipados com Sidewinder”*^[19]. Em suma, Silva Cardoso desaconselha a utilização do AIM-9B no Fiat devido aos condicionalismos detectados nos testes.

O reforço da artilharia antiaérea

Entretanto, o Ministro da Defesa autoriza, por despacho de 14 de Agosto de 1970, o reforço do dispositivo antiaéreo na Guiné com uma bateria antiaérea, com comando em Bissau e um pelotão em Nova Lamego e outro em Aldeia Formosa^[20]. Desta forma, é mobilizada a Bateria de Artilharia Anti-Aérea (Btr AAA) 3381, sob o comando do Capitão de Artilharia Victor Marçal Lourenço, que embarca para a Guiné em duas fases: a 1ª fase, em 13 Fevereiro de 1971, e a 2ª fase, em 26 de Maio do mesmo ano. Na Guiné, a bateria é fraccionada por Bissau, Nova Lamego, Aldeia Formosa e Nhacra. Estava equipada com metralhadoras quádruplas de 12,7 mm, peças de 40 mm e radar nº 4 *Mark VI*. Também em 13 de Maio de 1971, embarcou uma bateria antiaérea pesada 3382 (peças de 94 mm), sob o comando do Capitão de Artilharia Joaquim Branco Evaristo para reforçar o dispositivo já existente em Bissau. Finalmente, a 26 de Maio de 1971, embarca a Btr AAA 3434 sob o comando do Capitão de Artilharia Pereira da Costa, ficando a Guiné com três baterias de AAA^[21]. No entanto, os voos não identificados continuam sobre a Guiné. Em 1970, os PERINTREP (relatórios periódicos de informação) do Comando-Chefe das Forças Armadas da Guiné (CCFAG) assinalam 38 voos não identificados, sendo que este número baixa ligeiramente no ano seguinte para 35^[22].

A caça aos MiG em Conakry

Em Novembro de 1970, as forças portuguesas na Guiné desencadeiam a operação “Mar Verde” contra a Guiné-Conakry, com o objectivo de derrubar o regime de Sékou Touré, capturar Amílcar Cabral e resgatar vários militares portugueses presos na capital guineana. Seis lanchas da Marinha são mobilizadas para esta operação, sendo constituída uma força embarcada de 400 combatentes formada por comandos e fuzileiros

portugueses, além de elementos oposicionistas ao regime de Sékou Touré treinados pelas forças portuguesas. A operação é desencadeada na madrugada de 22 de Novembro de 1970, sendo a força de ataque dividida em 15 grupos de assalto, tendo o grupo “Sierra”, comandado pelo Capitão Lopes Morais, a incumbência de atacar o aeroporto da capital e destruir os MiG da FAG, de forma a assegurar o domínio do ar durante o ataque. Porém, Lopes Morais não encontra nenhum MiG no aeroporto e comunica o facto ao comandante da operação, o Capitão-Tenente Alpoim Calvão, que, perante a situação, dá ordem de retirada^[23]. Segundo informações recolhidas no terreno, os MiG tinham sido enviados para Labé, no dia 20 de Novembro^[24]. No palácio presidencial, depois da fuga de Sékou Touré para uma casa segura, o Secretário de Estado da Juventude, Alpha Abdoulaye Diallo, tenta organizar a resistência contra a força invasora e entra em contacto com o Capitão Sylla Ibrahima, responsável pela aviação militar, e pergunta por que razão os MiG não estão no ar, ao que Ibrahima responde que estão todos inoperacionais, mas compromete-se a tentar, pelo menos, pôr um a voar^[25]. É provavelmente esse caça que levanta voo de Labé para tentar interceptar as forças portuguesas ao início da manhã. Pilotado pelo Tenente Hady Canté, o MiG-17 sobrevoa a capital guineana a baixa altitude por volta das nove da manhã, quando as forças portuguesas já tinham embarcado, e detecta na baía de Conakry um barco que julga ser inimigo^[26]. O piloto abre fogo de canhão sobre o navio que na verdade era o cargueiro cubano, *Conrado Benitez*, provocando ferimentos num membro da tripulação^[27]. Depois deste episódio, o piloto ainda sobrevoa a grande altitude a força naval portuguesa, mas nada faz^[28]. A acção do MiG mostra, no entanto, que a decisão de Calvão em retirar tinha sido acertada, pois as lanchas da Marinha não dispunham de qualquer defesa antiaérea e o raio de acção da aviação de caça portuguesa não permitia qualquer cobertura aérea sobre a capital guineana^[29].

Os MiG sobre Bissau

Em Fevereiro de 1971, o próprio Comandante-Chefe da Guiné, General António Spínola, dá conta do sobrevoo de Bissau, a 13 de Fevereiro, por dois caças MiG-17. Em carta ao Ministro da Defesa, General Viana Rebelo, Spínola assinala que os dois MiG sobrevoaram a capital a baixa altitude, concluindo “*que se tratava de um reconhecimento aéreo levado a efeito por pilotos altamente especializados, que, como é óbvio, devem ser russos*”. Spínola não identifica a origem dos aviões, nem a direcção dos mesmos, mas pede que sejam fornecidos “*meios de detecção e alerta, e ainda material antiaéreo*”, e pede também que a BA12 seja reforçada, no mínimo, “*com um avião de bombardeamento de voo nocturno e que seja deslocada para a Guiné uma fragata equipada para luta antiaérea*”^[30]. Estranhamente, o PERINTREP do CCFAG referente ao período em questão não faz qualquer referência a este voo. Pouco tempo depois, a 30 de Março, Spínola emite uma directiva em que admite a possibilidade de ataques aéreos contra a capital guineense pelo país vizinho como retaliação pela operação “Mar Verde”, dando novamente conta do incidente ocorrido a 13 de Fevereiro com os dois MiG. Como medida de precaução, Spínola determina que a corveta “Jacinto Cândido”, já fundeada na Guiné,

comece a ser usada na pesquisa de alvos aéreos que possam ameaçar Bissau^[31].

Nesta altura, volta novamente a pensar-se na hipótese de enviar F-86 para a Guiné, depois destes terem sido retirados em 1964, em virtude de pressões americanas. Em Fevereiro de 1971, é decidido enviar seis caças destes para a Guiné, desmontados, sendo o transporte feito em aviões *Noratlans*^[32]. A intenção é comunicada ao Comando da 1ª Região Aérea, que levanta problemas quanto à ida para Bissalanca de pilotos e mecânicos afectos à Esquadra 51, em Monte Real, e das consequências que essa deslocação podia ter na operação dos F-86 da unidade e na preparação de pilotos para o Fiat^[33]. Uma preocupação que não é atendida pelo SGDN, que reforça a necessidade do destacamento, argumentado que o mesmo tinha merecido a concordância do ministro da Defesa^[34]. Neste seguimento, dois pilotos qualificados em *Sabre* (Major Nazário Rodrigues e o Capitão Alberto Cruz) são destacados para embarcar para a BA12, e dois F-86 são desmontados, em Março, para seguir o mesmo caminho^[35]. A Força Aérea envia mesmo a Bissalanca dois oficiais de Monte Real (Capitão José Nico e Tenente Jurado) para estudar as condições de apoio logístico que a base dispunha para operação do *Sabre*^[36]. Mas, em Julho de 1971, o destacamento é cancelado, provavelmente, para não criar problemas com os EUA^[37].

Em meados de Dezembro, Spínola volta a escrever a Viana Rebelo considerando, mais uma vez, que é possível um ataque aéreo a Bissalanca vindo da República da Guiné e que tal hipótese *“exige que sejam efectuadas com a maior urgência obras de construção de abrigos para helicópteros e pontos de dispersão para os aviões Fiat G-91”*, pedindo ao ministro que despache no sentido da adjudicação dos trabalhos^[38]. Spínola revela ainda que irá ele próprio *“autorizar a firma adjudicatária a iniciar desde já os trabalhos, antes de assinatura do contrato”*. No seguimento desta carta, as obras arrancam na BA12 e são então construídos abrigos metálicos para o G-91, com paredes laterais de forte espessura cheias de terra, protegendo assim os aviões contra estilhaços e efeitos de sopro, ficando os aviões separados uns dos outros por estas paredes metálicas. Além de Bissalanca, são também construídos abrigos para o Fiat, em Nova Lamego.

Em busca de novos meios de defesa

Entretanto, em Dezembro de 1971, Viana Rebelo, desloca-se a Paris para tratar da renovação do acordo da estação de rastreio das Flores e dos problemas pendentes relativos ao fornecimento de material de guerra francês a Portugal. Rebelo encontra-se com o Ministro de Estado e da Defesa, Michel Debré, e manifesta a intenção de Portugal comprar mísseis antiaéreos *Crotale*^[39]. Desenvolvido originalmente para a África do Sul, pela *Thomson-CSF*, o *Crotale R440* era um sistema de defesa aérea contra ataques a baixa altitude e que, habitualmente, consistia em dois ou três veículos lançadores, equipados cada um com quatro mísseis, além de um radar de seguimento e um veículo de aquisição e vigilância, equipado com um radar de busca/designação de alvo. Debré concorda que se iniciem as negociações preliminares sobre o *Crotale*, embora uma futura

venda tenha sempre que ser analisada pela Comissão Interministerial de Estudos de Exportação de Material de Guerra (CIEEMG, na sigla francesa), uma comissão constituída por delegados de cinco ministérios e que decide a venda ou não de material bélico ao exterior. Na mesma altura, a CIEEMG analisa também um pedido português para uma possível compra de dezoito caças *Mirage III* ou *Mirage 5*^[40]. A FAP não tem na Guiné qualquer avião interceptor capaz de fazer frente a uma ameaça aérea vinda do país vizinho e procura, por isso, um novo caça com capacidade de ataque e defesa aérea, embora a principal vantagem de um caça como o *Mirage* na Guiné seja a capacidade de retaliação sobre os países vizinhos.

A falha era óbvia e já tinha sido evidenciada em 1970, num relatório do comando militar em Bissau sobre a situação operacional e logística na Guiné e evolução prevista para o biénio 1970-71. Na parte da defesa antiaérea, o relatório exagerava na ameaça reportando, com elevada probabilidade, que a guerrilha já tinha *“elementos treinados em pilotagem de aeronaves”* e que dispunha *“de meios aéreos ligeiros de transporte, nomeadamente helicópteros”* e que, a breve prazo, poderia ter também *“meios aéreos de outros países ou organizações internacionais intervindo abertamente no conflito”*, o que nunca chegou a acontecer. No entanto, assinalava de forma correcta a falta de um sistema de radar/caças interceptores capaz de garantir a defesa aérea do território e pedia a *“construção de uma estação de radar e respectivo material electrónico”*, além da *“aquisição duma esquadra de interceptores Mirage 5 (mínimo de 16 aviões)”*. O relatório defendia também uma rede de artilharia AA por vários pontos da Guiné, além do envio de mais radares AN/TPS-1D^[41].

O documento chega ao conhecimento do Ministério da Defesa, em Lisboa, mas não tem qualquer consequência prática. A única decisão que o ministério toma, em 1972, é atribuir mais um radar AN/TPS-1D à Força Aérea, *“com vista a uma melhor cobertura do território guineense e em reforço de um outro radar do mesmo tipo já em funcionamento,”* contudo as fracas prestações deste equipamento fazem com que a FAP decline a cedência de novos radares AN/TPS-1D^[42].

A visita de Costa Gomes

Em Janeiro de 1973, o Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas (CEMGFA), General Costa Gomes, visita a Guiné, com o objectivo de obter relatórios da situação dos diferentes sectores militares em todos os seus aspectos. A avaliação que faz da defesa aérea é negativa, pois considera que esta não existe e que *“a precária operacionalidade dos meios de defesa aérea deixa a Guiné à mercê de um ataque aéreo inimigo”*^[43]. Um mês depois desta visita, Costa Gomes analisa a situação numa reunião da Comissão Conjunta dos Chefes de Estado-Maior, onde chama a atenção para o problema da defesa aérea e dos meios antiaéreos. Nas palavras do CEMGFA, o radar existente na BA12 *“está inoperante e mesmo que esteja operacional não permite a referenciação em tempo oportuno. Os meios de defesa aérea só poderão actuar quando os objectivos estiverem já a ser sobrevoados. Quanto aos meios antiaéreos estamos a pretender adquirir mísseis*

Crotale para a Guiné e para Cabora-Bassa, mas sem radar de aviso este sistema é ineficiente.” Em resposta, o CEMFA, General Tello Polleri, refere que para ele o problema é uma surpresa, pois nunca tinha sido apresentado ao EMFA. Menciona ainda que “nos estudos feitos não foram incluídos meios para a defesa aérea da Guiné. Foi prevista a aquisição de aviões Mirage – 12 para Angola, 12 para Moçambique e 8 para Metrópole”, mas nenhum para a Guiné. E, num comentário final, salienta que “seja qual for o avião e o radar utilizados não há possibilidade de interceptar os atacantes antes destes chegarem a Bissau. Para os interceptar antes era necessário os aviões estarem sempre em alerta no ar. Assim, julgava mais conveniente que a defesa dos objectivos principais fosse atribuída à artilharia antiaérea” ^[44].

Os pilotos cubanos

Em Fevereiro de 1973, chegam os primeiros pilotos cubanos ao país vizinho e a actividade aérea sobre a Guiné aumenta de forma significativa ao longo do ano, embora não se possa estabelecer claramente uma relação de causa-efeito entre um facto e o outro. Os relatórios periódicos de informação registam 57 voos não identificados, nesse ano, enquanto, no ano anterior, tinham registado apenas quinze ^[45].

O apoio cubano à FAG surge depois da visita de Fidel Castro à Guiné-Conakry, em Maio de 1972. Consciente da importância estratégica que este país tem no apoio à luta da guerrilha na Guiné, Castro decide reforçar a assistência económica e militar ao regime guineano. Um dos receios de Cuba é que as forças portuguesas tentem novamente atacar Conakry para eliminar a retaguarda do Partido Africano para a Independência da Guiné e Cabo Verde (PAIGC). De forma a precaver qualquer ataque, Havana decide então apoiar a FAG com pilotos e especialistas militares ^[46]. O primeiro grupo de quatro pilotos cubanos chega a Conakry na segunda quinzena de Fevereiro de 1973 ^[47]. Na altura, a FAG tinha apenas sete pilotos capazes de voar em jactos e uma taxa de operacionalidade muito baixa, estando os MiG praticamente parados ^[48]. Na verdade, os militares cubanos ficam surpreendidos com o desleixo que encontram na FAG. Vários dos equipamentos para a manutenção dos MiG não funcionam. O gerador de oxigénio para carregar a garrafa de oxigénio do piloto para voos a grande altitude foi levado para um hospital, os motores dos aviões apresentam problemas a nível dos injectores devido à má manutenção e metade dos MiG não tem os canhões a funcionar. Perante as dificuldades encontradas, os cubanos solicitam um reforço de pilotos e técnicos a Havana. Um segundo grupo de quatro pilotos, acompanhados de vários técnicos, chega então a Conakry, a 8 de Maio de 1973 ^[49]. Os MiG-17F da FAG começam então a voar a partir da capital em missões de patrulha. Com a ajuda cubana, as instalações e a pista do aeroporto de Conakry são melhoradas para a operação dos caças e a FAG passa a ter dois MiG de prontidão com o objectivo de evitar incursões portuguesas em território guineano. Mesmo assim, a aviação portuguesa não se coíbe de atacar várias vezes Kandiafara, em meados de Setembro e ainda em Outubro, destruindo neste último ataque um batelão que fazia travessia do rio Kogon com armamento para o PAIGC, além de provocar outros

estrágos^[50]. Estes ataques são realizados por aviões Fiat que actuam sem qualquer oposição, a não ser das antiaéreas de Simbeli e Kandiafara. Num destes ataques, a 20 de Setembro, é morto um oficial cubano, o Tenente Raúl Pérez Abad^[51].

Além dos pilotos e técnicos militares, Cuba participa também na instalação de um radar de vigilância aérea P-37 e de um radar P-12, nos arredores de Conakry, com o objectivo de vigiar o espaço aéreo em torno da capital^[52]. Posteriormente, um radar P-12 é deslocado para Kamsar, uma cidade industrial perto da fronteira com a Guiné, de forma a vigiar os voos da aviação portuguesa^[53].

Outra ajuda importante de Havana é na ampliação dos aeroportos de Labé, no norte, e Kankan, no leste, de forma a permitir a operação de caças a jacto^[54]. O aeroporto de Labé passa então a ser a base operacional dos MiG, que podem deslocar de Labé com carga máxima, depois da ampliação da pista. Os MiG passam, assim, a ser capazes de atacar Bissau a partir de Labé usando praticamente a sua carga máxima, o que representa um sério risco para a BA12^[55]. No quartel-general, em Bissau, as chefias militares temem um ataque aéreo inimigo. O que não sabem é que, do outro lado da fronteira, a grande preocupação das forças guineanas não é atacar a Guiné, mas sim defender-se de qualquer ataque que as forças portuguesas possam fazer.

Em Maio de 1973, a situação militar na Guiné agrava-se de forma significativa com fortes ataques da guerrilha a Guidage, Guileje e Gadamael e a questão da ameaça aérea volta novamente a ser discutida ao nível da hierarquia militar. Numa reunião de comandos militares em Bissau, a 15 de Maio, o comandante da ZACVG, Coronel Moura Pinto, salienta a *“total inexistência de meios de detecção e intercepção, e a limitada eficácia da defesa com armas antiaéreas”*. Moura Pinto considera que a Guiné necessita, no mínimo, de *“um radar direccionado de longo alcance que permita pelo menos detectar aeronaves que se dirijam ao espaço aéreo nacional, em ordem a evitar que sejam colhidos de surpresa”*. O comandante da ZACVG julga também importante *“o reforço das unidades terrestres de defesa antiaérea e ainda a disponibilidade de uma força suficientemente dimensionada de aviões”* com grande capacidade de retaliação, que possa pesar na decisão dos países vizinhos de uma acção aérea contra a Guiné. Por fim, Moura Pinto defende que o Exército deve ter mísseis terra-ar equivalentes ao *Strela* usados pela guerrilha, que possam defender as forças portuguesas de qualquer ataque aéreo^[56]. Neste seguimento, reclama a compra de aviões *Mirage* para substituir os T-6 e os Fiat G-91, além de um radar de detecção, planimétrico e altimétrico, de longo alcance e de mísseis terra-ar do tipo *Redeye*^[57]. Relativamente a esta última questão, as necessidades quantitativas calculadas para a Guiné apontavam para 205 mísseis a distribuir por várias unidades do Exército^[58].

Pilotos guerrilheiros

No dia 2 de Agosto de 1973, o jornal inglês *Daily Telegraph* dá conta de que o PAIGC está a treinar pilotos na União Soviética para usar aviões MiG, a partir da Guiné-Conakry, em

possíveis ataques contra a colónia portuguesa. Num artigo assinado pelo correspondente em Lisboa, o jornalista Bruce Loudon, é referido que o PAIGC “*está apenas a seis meses de atingir uma capacidade de ataque aéreo com caças MiG russos*”. O jornalista refere também que cerca de 40 guerrilheiros estão a frequentar cursos de pilotagem na Rússia, baseando toda a notícia em fontes portuguesas^[59].

A própria Direcção Geral de Segurança (DGS) na Guiné recolhe informações no mesmo sentido, dando conta que a guerrilha tem intenção, durante o Natal e o Ano Novo, de usar os MiG em bombardeamentos contra alguns aquartelamentos portugueses, no sul da Guiné. No entanto, a DGS revela, na mesma informação, que a fonte da notícia acredita que o PAIGC não vai usar meios aéreos e “*que se vão servir dos aviões apenas para encorajar os terroristas*”^[60].

O comandante da ZACVG, agora sob o comando do Coronel Lemos Ferreira, revela também preocupações a este nível e, em finais de Novembro de 1973, escreve ao CEMFA referindo a possível existência de voos de reconhecimento senegaleses na fronteira norte e de eventuais patrulhamentos de aviões *MiG-15* e *MiG-17* da Guiné-Conakry, na fronteira sul e leste, embora nunca se consiga confirmar qualquer destes voos visualmente. Este oficial reporta também a possibilidade da guerrilha tentar eliminar duas guarnições de fronteira, uma no leste (provavelmente Buruntuma) e outra no sul, talvez Gadamael, dada a posição dominante que ocupava na chamada península de Cacine. Lemos Ferreira salienta ainda que estas acções podem ser apoiadas por aviões MiG vindos de Conakry, o que leva o comandante da ZACVG a pedir urgência no equipamento dos Fiat com mísseis *Sidewinder*^[61]. Apesar da insistência neste tipo de arma, a verdade é que já, em 1970, tinham sido testados nas OGMA mísseis *Sidewinder* no *G-91* e os resultados tinham sido insatisfatórios. O Fiat não era um avião adequado para combater um MiG, embora os pilotos portugueses tivessem mais treino e mais experiência em combate do que os guineanos ou os cubanos, o que era uma vantagem em caso de confronto.

Incursões de MiG na Guiné

Em Setembro de 1973, o comandante da FAG, Capitão Adduramán Kamara, decide fazer um voo de reconhecimento dentro do território da Guiné. A intenção é comunicada aos pilotos cubanos, que começam a preparar a incursão com grande cuidado, pois não pretendem encontrar aviões portugueses no caminho^[62]. Em meados de Setembro, dois caças *MiG-17F* partem de Conakry, rumo à fronteira com a Guiné, tendo aos comandos um piloto guineano e um cubano. Os aviões voam sem oxigénio para o piloto, o que não permite subir a grande altitude para poupar combustível. O voo é seguido de perto pelo radar *P-12* instalado em Kamsar e operado por especialistas cubanos. Os aviões seguem em direcção a Bafatá, no sul da Guiné, onde fazem um reconhecimento visual a baixa altitude. No regresso a Conakry são alertados pelo pessoal do radar que uma parelha de *Fiat G-91* levantou voo de Bissalanca, mas os caças portugueses não conseguem alcançar os MiG, que aceleram até aos 1000 km/h voltando em segurança à base de partida, onde

chegam já sem combustível para grande susto dos pilotos^[63].

Pouco tempo depois, em Novembro, surgem novas informações da DGS da Guiné sobre uma possível ameaça aérea vinda do próprio PAIGC. A 9 de Novembro, a DGS divulga a informação de que, no aeroporto da capital guineana, estão ao serviço da guerrilha *“12 aviões de guerra, 12 helicópteros (...) e 80 bombas de avião, sendo 4 de tamanho maior, com um raio de acção de cerca de 500 metros, destinadas a serem lançadas sobre Bissau”*. A informação refere ainda que os bombardeamentos estão previstos para 20 de Janeiro de 1974 (data do primeiro aniversário da morte de Amílcar Cabral), e que, em Conakry, estão também *“8 pilotos de aeronaves, sendo 2 russos, 2 alemães, 2 chineses e 2 ingleses, a fim de ministrarem instrução de pilotagem a elementos do PAIGC que, para o efeito, foram seleccionados entre os que possuíam melhores aptidões físicas e literárias”*^[64]. A 16 de Novembro, a DGS informa que o regime guineano recebeu, recentemente, 41 aviões MiG-19 e alguns carros blindados que pôs à disposição do PAIGC. Os aviões foram colocados em Sarebódio, na Guiné-Conakry, e os carros blindados em Sembali, no Senegal^[65]. Sabe-se hoje que a informação era exagerada, pois a FAG não dispunha do MiG-19, nem de um número tão elevado de caças.

No início de Dezembro, é a vez do quartel de Buruntuma, perto da fronteira leste da Guiné, receber a visita dos MiG da FAG. Dois caças sobrevoam e picam sobre o quartel, retirando depois em direcção ao país vizinho. O comando da ZACVG transmite esta informação à Secretaria de Estado da Aeronáutica (SEA) e manda a Buruntuma o Tenente-Coronel Vasquez para esclarecer a situação^[66]. As averiguações feitas no local por este oficial sugerem a possibilidade de serem aviões MiG-19 e o comando da ZACVG pede à SEA que seja realizado um esforço de pesquisa no sentido de confirmar ou não a existência do MiG-19 na República da Guiné, bem como origem do mesmo, tripulações respectivas, número de aviões e pilotos^[67].

Em meados de Dezembro, são aduzidas pela ZACVG novas informações sobre os meios aéreos do país vizinho. Um informador guineense relata a existência de seis a doze MiG-21 na base de Conakry, com pilotos russos e guineenses, levantando também a possibilidade de estar a decorrer um curso de adaptação a este avião para os pilotos da República da Guiné. O informador refere ainda que a base possui abrigos enterrados para a protecção de aviões e que Luís Cabral tem insistido junto da Rússia para que sejam *“acelerados os cursos de formação de 10 a 12 pilotos do PAIGC previstos terminarem no início de 1974”*. Mais uma vez, a ZACVG pede à SEA que seja efectuado um esforço de pesquisa, no sentido de determinar o grau de veracidade destas informações^[68]. Mais uma vez, a informação era exagerada, pois, nem o MiG-21 nem o MiG-19, faziam parte do inventário da FAG.

Este fluxo de informação vai chegando ao Governo, em Lisboa, e Marcelo Caetano percebe que o uso de aviões de combate pela guerrilha pode tornar a Guiné indefensável. Preocupado com a situação na colónia, Caetano dá indicações para *“fazer-se o impossível por dotar a Guiné de eficaz defesa antiaérea”*, o que leva o Ministério da Defesa a acelerar os planos de aquisição de mísseis e radares e a procurar junto do Ministério das Finanças um financiamento extra para tais aquisições^[69]. Aproveitando as óptimas

relações que tem com o regime sul-africano, é junto de Pretória que Portugal obtém o dinheiro necessário para reforçar o seu poder militar.

O apoio sul-africano

Ao longo da guerra, Portugal estabelece com o regime branco de Pretória uma cooperação política e militar muito estreita. A permanência portuguesa na África Austral é extremamente importante para os sul-africanos, pois sabem que, se Portugal deixar Angola e Moçambique, a África do Sul ficará cercada de inimigos hostis ao *apartheid* e à presença sul-africana na Namíbia. Por seu turno, Portugal vê na África do Sul um aliado poderoso, capaz de fornecer apoio militar, político e financeiro à luta que as forças portuguesas travam em África.

É neste ambiente de cooperação que o Ministério da Defesa português discute com o seu congénere sul-africano a possibilidade de um empréstimo considerável da ordem dos 150-160 milhões de rands para a compra de material militar destinado ao Exército e à Força Aérea^[70]. Em Janeiro de 1973, o ministro Viana Rebelo envia ao ministro sul-africano da Defesa, P.W. Botha, duas listas de material de guerra: a lista I, respeitante a equipamentos a serem cedidos pela África do Sul para satisfazerem as necessidades mais urgentes das tropas portuguesas em Angola e Moçambique, e a lista II, respeitante a materiais a adquirir mediante um empréstimo sul-africano^[71]. Na lista do material a ceder são incluídos dois pelotões de mísseis *Crotale*, enquanto na lista do material a financiar aparece uma esquadrilha de vinte aviões *Mirage V* por 1,6 milhões de contos (49,6 milhões de rands). O valor total do financiamento ascende a 5,147 milhões de contos (159,6 milhões de rands). A 30 de Maio de 1973, P.W. Botha encontra-se em Lisboa com Viana Rebelo e o assunto dos *Crotale* é discutido entre os dois ministros. Durante as conversações, Botha reconhece que o míssil ainda está numa fase experimental e que o preço do *Crotale* ainda é demasiado elevado, devido ao facto da África do Sul ser até aquela data o único comprador do míssil e que “*se Portugal deseja adquirir directamente em França podê-lo-á fazer contactando com a empresa Thomson*” e sendo “*Portugal um membro da NATO poderá ajudar promovendo compras que contribuirão para o embaratecimento do sistema*”^[72]. Desta forma, o *Crotale* passa para a lista II de material a financiar e Lisboa contacta directamente os franceses para a compra do sistema.

No entanto, as negociações para o empréstimo só começam no final de Agosto de 73, em Pretória, sendo concluídas no final do ano. Finalmente, em Março de 1974, é assinado um acordo de empréstimo de 150 milhões de rands (6 milhões de contos) entre Portugal e a África do Sul, para a compra de material de guerra, em prestações mensais de 5 milhões de rands^[73]. É o dinheiro de Pretória que permite a Lisboa obter os novos meios de defesa para a Guiné, nomeadamente os mísseis *Crotale* e o *Mirage*, embora este último nunca chegue a ser adquirido^[74]. Entretanto, a 29 de Setembro, o General Bethencourt Rodrigues, assume na Guiné as funções de governador e comandante-chefe, em substituição do General Spínola. Bethencourt Rodrigues reconhece de imediato que a mais perigosa ameaça que as forças portuguesas poderão ter de enfrentar na Guiné será

o aparecimento de uma Força Aérea do PAIGC, capaz de actuar “contra a FAP para obter a sua total anulação, contra forças ou guarnições militares ou contra povoações com especial incidência sobre Bissau e o seu porto”. Desta forma, considera que é indispensável dotar o mais rapidamente possível aquela colónia de “uma defesa AA eficaz com base em mísseis modernos”, além de “dispor de uma força aérea de ataque e retaliação eficiente, possivelmente com base na ilha do Sal” e “ter uma aviação de transporte (helis e aviões ligeiros) que confira às suas unidades grande mobilidade” ^[75].

As negociações com os americanos

Aproveitando as negociações em curso com Washington para a renovação do acordo das Lajes e as facilidades concedidas durante a guerra de *Yom Kippur*, em que a base dos Açores teve uma importância fundamental no apoio militar a Israel, o governo português tenta obter junto dos americanos mísseis terra-ar para a defesa da Guiné ^[76]. A intenção é comprar mísseis portáteis *FIM-43A Redeye* e também mísseis *Hawk* ^[77]. Mas, devido ao embargo de armas que existe contra Portugal, a diplomacia americana tenta fornecer os mísseis através de um terceiro país, Israel. O próprio Henry Kissinger envolve-se na questão e, a 9 de Dezembro de 1973, encontra-se com o Ministro dos Negócios Estrangeiros português, Rui Patrício, em Bruxelas, à margem de uma reunião da OTAN, e promete-lhe que os mísseis vão ser fornecidos usando Israel como intermediário, pois o Congresso americano jamais aprovaria uma venda directa ^[78]. A 11 de Dezembro, o embaixador português nos EUA, João Hall Themido, encontra-se com o seu colega israelita em Washington, seguindo uma indicação dada alguns dias antes, por William Porter, Subsecretário de Estado para Assuntos Políticos ^[79]. Simcha Dinitz agradece a ajuda portuguesa durante a guerra de *Yom Kippur*, mas, na conversa que tem com Themido, afirma que não é “técnico militar”, e que lhe parece que os únicos mísseis que Israel dispõe são os *Hawk* e que não sabe se o seu governo pode vender a Portugal material militar de origem americana, mas que vai procurar saber ^[80]. Dois dias depois, Themido fala com o encarregado de negócios da embaixada israelita, que lhe assegura que, embora Israel tenha mísseis *Redeye* e *Hawk*, os mesmos não podem ser fornecidos sem o consentimento americano e que a única coisa que Telavive pode fazer é vender material de origem israelita, caso isso seja considerado útil ^[81]. A resposta israelita deixa Themido insatisfeito e de Lisboa recebe instruções para esclarecer o assunto junto de William Porter ^[82]. A 15 de Dezembro, o embaixador português encontra-se com Porter no Departamento de Estado e este diz-lhe que tinha apenas sugerido ao embaixador israelita que, em contacto com Themido, averiguasse da disponibilidade de material de guerra e da possibilidade de fornecimento, mas nada mais do que isso. Mais tarde, num telefonema para a embaixada portuguesa, chega mesmo a dizer que, nos contactos que tinha tido com Dinitz, apenas lhe tinha dito que Portugal estava interessado em adquirir mísseis terra-ar, não admitindo que tivesse sugerido a entrega a Portugal de mísseis americanos ^[83].

O assunto vai-se, assim, arrastando até que, em 8 de Fevereiro de 1974, o secretário de

Estado Adjunto, Kenneth Rush, chama o embaixador português para lhe comunicar que os EUA não podiam fornecer os mísseis *Redeye*, pois, por um lado, eram contra a proliferação desse tipo de armamento, estando em conversações com Moscovo para limitar a difusão de armas MANPADS (*“Man-Portable Air Defense Systems”*) e, por outro, os mísseis *“seriam usados no plano interno na luta contra as guerrilhas, o que era inaceitável”*. Em relação aos *Hawk* teriam de consultar o Congresso, caso Portugal concordasse com essa consulta^[84]. Esta tomada de posição americana leva o governo português a considerar seriamente o fim da utilização da base das Lajes por parte dos EUA, uma intenção que é comunicada por Themido a Rush, a 18 de Março. Rush fica obviamente surpreendido com tal intento e considera extemporânea tal decisão e promete ajudar Portugal fora do campo militar, pois se, *“na parte militar, os auxílios dos Estados Unidos eram necessariamente limitados, na parte económica e técnica certamente haveria possibilidades ainda não exploradas”*^[85]. A intenção portuguesa chega ao conhecimento do próprio Kissinger que, a 11 de Abril, escreve a Rui Patrício reforçando as palavras de Rush quanto a uma cooperação em áreas não militares, pedindo ao ministro português sugestões a esse nível, e mantendo o interesse americano em continuar a usar as Lajes^[86]. Embora não faça qualquer referência na carta à questão dos mísseis *Redeye*, a verdade é que o secretário de Estado americano acelera o processo de venda dos mísseis por canais tortuosos e, duas semanas mais tarde, os mesmos são colocados na Alemanha à disposição de Portugal^[87]. A oferta é de 500 mísseis a serem fornecidos por Israel através de um intermediário alemão com a anuência americana^[88]. O número de mísseis encomendado mostra que o *Redeye* não se destinava apenas à Guiné, onde as forças portuguesas necessitavam de cerca de 200 mísseis, mas também às restantes colónias. Os mísseis custam 209 mil contos, mas não há qualquer informação de que este valor seja coberto pelo empréstimo sul-africano^[89]. Os mísseis já estavam na Alemanha Ocidental quando ocorreu a revolução de 25 de Abril. Nessa altura, o então Secretário-Geral do Ministério dos Negócios Estrangeiros, embaixador Calvet de Magalhães, que continuou em funções após a queda do regime, informou o general Costa Gomes, novo CEMGFA, do negócio dos mísseis, tendo Costa Gomes ordenado o cancelamento da operação^[90].

O Crotale

Em 1974, chegam informações ao comando militar em Bissau de voos de aeronaves a mais de 1000 km/h, o que aponta claramente para aviões do tipo caça, provavelmente, os MiG da FAG. Os relatórios periódicos de informação registam 32 voos de origem desconhecida nos primeiros quatro meses do ano, alguns com velocidades demasiado elevadas para serem aviões comerciais^[91].

Entretanto, a DGS na Guiné produz vários relatórios, informando que o PAIGC está a construir uma base aérea em Kambera, na Guiné-Conakry. No entanto, um voo de reconhecimento fotográfico levado a cabo por um *Fiat G-91*, em meados de Fevereiro de 1974, não detecta qualquer base aérea em Kambera^[92].

Nessa altura, o governo em Lisboa tinha já em curso a aquisição de dois pelotões de mísseis *Crotale R440*, um deles para a defesa de Bissau, ficando inicialmente prevista a entrega do primeiro para Maio de 1974 e a do segundo dezoito meses depois^[93]. Cada pelotão de *Crotale* é formado por duas unidades de tiro e uma unidade de aquisição e vigilância, num total de três viaturas.

Em finais de Dezembro de 1973, o 2.º Comandante do Regimento de Artilharia Antiaérea Fixa (RAAF), Tenente-Coronel de Artilharia Luiz Corte Real, juntamente com o Major da FAP, Mário Silva, deslocam-se a Paris, à *Thomson CSF*, para uma reunião de trabalho, provavelmente para acertar os pormenores do contrato de aquisição^[94]. Finalmente, a 24 de Janeiro de 1974, é firmado o contrato para a aquisição do *Crotale* pelo montante global de 134 milhões de francos franceses^[95], um valor a ser coberto pelas verbas do empréstimo sul-africano. Entretanto, o Tenente-Coronel Corte Real cria um grupo de trabalho constituído por cinco oficiais e nove sargentos para frequentar o curso de preparação do *Crotale*, em França. O grupo parte para Paris, em Maio de 1974, onde durante quatro meses toma contacto com este novo sistema de defesa antiaérea^[96]. O sistema funciona com base na identificação de aeronaves por interrogação dos seus equipamentos IFF (Identificação Amiga ou Inimiga), em áreas de mínima actividade aérea amiga, o que não era o caso da Guiné, onde o *Crotale* exigia um dispositivo de defesa aérea mais complexo. Em resposta a esta necessidade, o CEMFA, General Correia Mera, informa, em Fevereiro de 1974, o CEMGFA, General Costa Gomes, de que a Força Aérea pretende equipar com IFF, numa primeira fase, *“todos os aviões Fiat G-91, NORD, C-47 e B-26, com prioridade para os pertencentes à ZACVG, seguindo-se os das Regiões Aéreas”*. O CEMFA refere ainda que *“os aviões T-6 e DO 27 só serão considerados numa segunda fase, pois exigem como condição de montagem do sistema IFF a substituição do gerador e inversor de corrente próprios (...) sendo a mudança demorada”*^[97].

Os radares de defesa aérea

No início de Fevereiro de 1974, o General Bethencourt Rodrigues, escreve ao CEMGFA queixando-se que, *“dos 4 radares AN/TPS-1D cedidos pelo Exército, só um poderá vir a ser colocado em funcionamento, mas em condições deficientes. Mesmo admitindo que este radar viesse a trabalhar em boas condições, as suas características técnicas não satisfazem as necessidades de cobertura de radar do T.O., porquanto não fornece dados altimétricos, necessários à Força Aérea, e tem fracas possibilidades de detecção a baixas alturas, característica essencial para a defesa antiaérea”*. Bethencourt Rodrigues refere ainda que teve conhecimento de *“haver um estudo para a aquisição de meios electrónicos de detecção no SGDN, para finalidades antiaéreas, conjugado com um trabalho idêntico no EMFA”* e pede que *“o problema seja encarado com a urgência possível atendendo à situação crítica”* que se vive na Guiné^[98]. No quartel-general em Bissau existe o receio de uma intervenção aérea apoiada por países africanos, o que tornaria a situação militar no terreno muito complicada.

Nessa altura, o SGDN tinha já constituído um grupo de trabalho com o objectivo de

estudar e recomendar um radar móvel para a Guiné. O radar escolhido tinha sido o AN/APR-41 (XE-2), da *Dalmo Victor Division*, de fabrico norte-americano, um sistema leve e compacto facilmente transportável em aviões e helicópteros, sendo possível adaptá-lo também a veículos e posições fixas^[99]. Por seu turno, a Força Aérea tinha estudado o TRS 2200 (*Picador*), da *Thomson-CSF*, e o S600 (*sistema 2*), da *Marconi*, tendo preferência pelo radar da *Marconi*^[100]. No entanto, quando este estudo comparativo chega ao conhecimento da 1ª Repartição do SGDN, são detectadas várias imprecisões no estudo da FAP, o que leva o SGDN a propor “a criação de uma comissão ao nível da Defesa Nacional a fim de equacionar devidamente o problema”^[101]. A referida comissão é criada ainda durante o mês de Abril, mas com a mudança do regime a 25 de Abril e o fim da guerra colonial algum tempo depois, nenhuma destas aquisições se concretiza. Sabemos, no entanto, por uma nota da Direcção dos Assuntos Económicos e Financeiros (DAEF) do Ministério dos Estrangeiros francês, que, a 5 de Abril, Paris tinha autorizado a venda de cinco radares *Picador* pelo valor de 75 milhões de francos^[102]. Mas, nessa altura, Portugal não tinha ainda tomado qualquer decisão sobre o assunto. Na mesma nota da DAEF é também referido que o Primeiro-Ministro francês tinha autorizado a venda a Portugal de 32 *Mirage* IIIE pelo valor de 750 milhões de francos, mas com a ressalva dos aviões não serem deslocados, nem para a Guiné-Bissau nem para as ilhas de Cabo Verde. O valor indicado ronda 4,2 milhões de contos, o que significa que 70% do empréstimo sul-africano seria para pagar os *Mirage*.

Apesar do fim da guerra, um pelotão de mísseis *Crotale* ainda chega a Lisboa, em Setembro de 1974, e segue para as instalações do Centro de Instrução de Artilharia Antiaérea e Costa (CIAAC), em Cascais^[103]. Porém, em 1976, é vendido à África do Sul com a mediação da *Thomson* e as verbas já pagas são devolvidas a Portugal^[104].

O autor agradece aos arquivos do Exército, da Força Aérea e da Defesa Nacional, as facilidades concedidas para esta investigação. Igualmente, a Manuel Couto, Tenente-general José Nico, Coronel Pereira da Costa, Tenente-coronel Luís Barroso e Capitão Alberto Cruz, os comentários e informações transmitidas e ao Casimiro Serra a ajuda na pesquisa de informação cubana.

^[1] PERINTREP n.º 9/63, de 4 de Agosto de 1963, Arquivo da Defesa Nacional (ADN) /F2/02/01/6.

^[2] Perintrep n.º 13/63, de 25 de Setembro de 1963, ADN/F2/02/01/6.

^[3] Processo P.2.103.1.5/62 do Chefe de Estado-Maior do Exército para o Chefe de Estado-Maior General das Forças Armadas, 11 de Janeiro de 1962, Arquivo Histórico

Militar AHM/FO/29/1/351/51.

[4] Estrato do Relatório da visita à Zona Aérea de Cabo Verde e Guiné (ZACVG) do Chefe da Secção de Comunicações, Coronel Albuquerque e Castro, Serviço de Documentação da Força Aérea/Arquivo Histórico (SDFA/AH), 1ª Região Aérea, Cx. 102, Processo 430.201.

[5] Relatório das experiências com o radar *AN/TPS-1D*, realizadas na Escola Militar de Electromecânica, em Paço de Arcos, 20 de Julho de 1962, AHM/FO/29/1/351/51.

[6] Memorando da 3ª Repartição de Operações do Estado-Maior do Exército sobre a Defesa AA de Cabo Verde e Guiné, 18 de Outubro de 1962, AHM/FO/29/1/351/51.

[7] Estudo da Defesa Antiaérea de Cabo Verde e Guiné, 1963, AHM/FO/29/1/351/52.

[8] Informação n.º 283/62 da 1ª Repartição do Secretariado-Geral da Defesa Nacional, Lisboa, 12 de Outubro de 1962, ADN F2/92/306/1.

[9] Nota nº 94 do Chefe de Estado-Maior da Força Aérea para a Secretaria de Estado da Aeronáutica, 30 de Julho de 1963, SDFA/AH.

[10] Nogueira, Franco, *Diálogos Interditos*, Volume II, Editorial Intervenção, Braga, 1979, pp. 58-60.

[11] Matos, José, *A saga do Sabre Mk.6*, 1ª parte, Mais Alto nº 394, Novembro/Dezembro de 2011, pp. 37-38.

[12] Estrato do Relatório da visita à ZACVG do Chefe da Secção de Comunicações, Coronel Albuquerque e Castro, SDFA/AH, 1ª Região Aérea, Cx. 102, Processo 430.201.

[13] Relatório da Secção de Radar da BA12, Bissalanca, 23 de Março de 1970, SDFA/AH, 1ª Região Aérea, Cx. 102, Processo 430.201

[14] Flight Information Region.

[15] VHF Omnidirectional Radio Range.

^[16] Informação fornecida ao autor pelo Alferes Oliveira Couto.

^[17] Verbete n.º 1592/RB da 2ª Repartição do Secretariado-Geral da Defesa Nacional, Assunto: Defesa Aérea da Guiné, 16 de Junho de 1969, ADN, Fundo Geral SGD N 6861/3.

^[18] Informação n.º 169 da 3ª Repartição do Estado-Maior da Força Aérea para o CEMFA, Assunto: Medidas para protecção de aeronaves da BA12, 26 de Setembro de 1969, SDFA/AH, 1ª Região Aérea, Cx. 102, Processo 430-201.

^[19] Informação n.º 104 da 3ª Repartição do EMFA para o CEMFA, Assunto: Defesa Aérea da Guiné, 28 de Abril de 1970, SDFA/AH, 1ª Região Aérea, Cx. 64.

^[20] Informação n.º 197/LM-5093 da 4ª Repartição do Estado-Maior do Exército (EME), Assunto: Defesa antiaérea da Guiné – Reforço de 1 Bat Art AA, 21 de Setembro de 1970, AHM/FO/029/1/351/51.

^[21] Costa, António J. Pereira, Testemunho in Boletim da Artilharia Antiaérea Especial “60 anos da Artilharia Antiaérea em Portugal”, nº 3, II Série, Outubro de 2003, pp. 108-110.

^[22] Diversos PERINTREP da Guiné, ADN/F2/SSR.002.

^[23] Marinho, António Luís, *Operação Mar Verde – Um documento para a história*, Editora Temas e Debates, Lisboa, 2006, pp. 132-137.

^[24] Calvão, Alpoim, *De Conakry ao M.D.L.P.*, Editora Intervenção, Lisboa, 1976, p. 81.

^[25] Marinho, op. cit., p. 136.

^[26] Hernández, Humberto Trujillo, *El Grito del Baobab*, Editorial de Ciencias Sociales, Havana, 2008, p. 95.

^[27] Hernández, op. cit., p. 223.

^[28] Marinho, op. cit., p. 142.

^[29] Calvão, op. cit., p. 75.

^[30] Carta do Governador da Guiné para o Ministro da Defesa Nacional, 14 de Fevereiro de 1971, ADN/F1/7/29/4.

^[31] Directiva n.º 7/71 do Comando-Chefe das Forças Armadas da Guiné, 31 de Março de 1971, AHM/DIV/2/4/161/9.

^[32] Informação n.º 9/71 do Comando da 1ª Região Aérea, Assunto: Destacamento de F-86 para o Ultramar, 25 de Fevereiro de 1971, ADN Fundo Geral SGDN Cx.6292/2

^[33] Informação n.º 9/71 do Comando da 1ª Região Aérea, Assunto: Destacamento de F-86 para o Ultramar, 25 de Fevereiro de 1971, ADN Fundo Geral SGDN Cx. 6292/2.

^[34] Nota n.º 555/RA da 1ª Repartição do Secretariado-Geral da Defesa Nacional, Assunto: Constituição de destacamento de aviões F-86, 6 de Março de 1971, ADN Fundo Geral SGDN Cx. 6292/2.

^[35] Informação fornecida ao autor pelo Capitão Alberto Cruz.

^[36] Informação fornecida ao autor pelo Tenente-General José Nico.

^[37] Verbete n.º 1597/RA da 1ª Repartição do Secretariado-Geral da Defesa Nacional, Assunto: Constituição de destacamento de aviões F-86, 8 de Julho de 1971, ADN Fundo Geral SGDN Cx. 6861/3.

^[38] Carta do Governador da Guiné para o Ministro da Defesa Nacional, 16 de Dezembro de 1971, ADN/F1/7/29/4.

^[39] Memorando da Comissão Luso-Francesa, Assunto: Acordo Luso-Francês sobre os Açores e fornecimentos de material de guerra francês, 16 de Outubro de 1972, ADN/F1/7/31/19 e processo da visita do MDN a Paris, em 1971, ADN Fundo Geral Cx. 7093.

^[40] Nota n.º 137 da Direcção da Europa para o Ministro, 18 de Dezembro de 1973, *Archive du Ministère Affaires Étrangères, Europe 1971-1976 - Portugal - Caixa 3501.*

[41] Estudo da situação operacional e logística do teatro de operações da Guiné e evolução prevista para 1970-1971, capítulo VI, Bissau, 1970, ADN/F3/17/36/28.

[42] Informação nº 187 da 3ª Repartição do EMFA, 19 de Julho de 1972, SDFA/AH, 1ª Região Aérea, Cx. 64.

[43] Relatório da visita do CEMGFA à Guiné, Janeiro de 1973, ADN/F3/17/37/59.

[44] Acta da reunião da Comissão Conjunta dos Chefes de Estado-Maior, Secretariado-Geral da Defesa Nacional, 6 de Fevereiro de 1973, ADN/F3/10/23/38.

[45] Diversos PERINTREP da Guiné, ADN/F2/SSR.002.

[46] Gleijeses, Piero, *Missões em Conflito. Havana, Washington e África, 1959-1976*, Editorial Caminho, Lisboa, 2004, p. 309.

[47] Hernández, op. cit., p. 110.

[48] Hernández, op. cit., pp. 50-51.

[49] Hernández, op. cit., pp. 55-56.

[50] Carta do Comando-Chefe das Forças Armadas na Guiné para o Chefe de Estado-Maior General das Forças Armadas, Assunto: Acção no exterior, Bissau, 14 de Outubro de 1973, ADN/F3/17/35/18.

[51] Hernández, op. cit., p. 237.

[52] Hernández, op. cit., p. 58.

[53] Hernández, op. cit., p. 191.

[54] Hernández, op. cit., p. 195.

[55] Informação nº 33931/GC do Secretariado-Geral da Defesa Nacional, Assunto:

Aeroporto de Labé (Guiné-Conakry), 5 de Dezembro de 1973, ADN/F3/17/34/9.

^[56] Acta da reunião de Comandos de 15 de Maio de 1973, Bissau, AHM/DIV/2/4/314/2.

^[57] Anexo D da acta da reunião de Comandos de 15 de Maio de 1973, Bissau, AHM/DIV/2/4/314/2.

^[58] Anexo C da acta da reunião de Comandos de 15 de Maio de 1973, Bissau, AHM/DIV/2/4/314/2.

^[59] Bruce Loudon, "Portuguese rebels to get Russian MiGs", Daily Telegraph, 2 de Agosto de 1973, ADN/SGDN Cx. 3500.

^[60] Relatório nº 2919/73 da DGS Guiné, 26 de Dezembro de 1973, Arquivo da PIDE/DGS processo 641/61, PAIGC, pasta 10, fls 41 e 82.

^[61] Carta do Comandante da ZACVG para o CEMFA, Bissau, 27 de Novembro de 1973, ADN/F3/17/35/15.

^[62] Hernández, op. cit., pp. 138-139.

^[63] Hernández, op. cit., pp. 145-151.

^[64] Informação nº 1.245-2ª. D.I. da DGS Guiné, Assunto: Meios Aéreos do PAIGC, 9 de Novembro de 1973, Arquivo da PIDE/DGS, Processo 641/61, PAIGC, pasta 9, fls 102-104.

^[65] Relatório imediato nº 2540/73-DSInf-2 da DGS Guiné, Assunto: Apoio ao PAIGC, 16 de Novembro de 1973, Arquivo da PIDE/DGS, Processo 641/61, PAIGC, pasta 9, fls 123-124.

^[66] Telegrama n.º BE164DEC73 da ZACVG, 7 de Dezembro de 1973, ADN/F3/17/34/9 e PERINTREP n.º 49/73 do Comando-Chefe das Forças Armadas da Guiné (CCFAG), 2-9 de Dezembro de 1973, ADN/F2/2/14.

^[67] Telegrama n.º BE168DEC73 da ZACVG, 10 de Dezembro de 1973, ADN/F3/17/34/9.

[68] Telegrama n.º BE176DEC73 da Zona Aérea de Cabo Verde e Guiné (ZACVG), 14 de Dezembro de 1973, ADN/F3/17/34/9.

[69] Caetano, Marcello, *Depoimento*, Rio de Janeiro, Record, 1974, p. 180.

[70] Informação n.º 305/72 do Secretariado Geral da Defesa Nacional, Assunto: Lista de materiais a apresentar à República da África do Sul (RAS), 19 de Agosto de 1972, ADN F3/25/58/21.

[71] Carta do Ministro da Defesa Nacional para o Ministro da Defesa da RAS, com duas listas anexas, Janeiro de 1973, Arquivo Histórico Diplomático (AHD), PAA 1140.

[72] Informação n.º 68/AU do Secretariado-Geral da Defesa Nacional/CCAU, Assunto: Lista I de Pedidos de Material apresentada à RAS - Artilharia Antiaérea - Mísseis Crotale, 6 de Setembro de 1973, ADN, Fundo Geral Cx.7623.

[73] Memorial sobre o acordo do empréstimo de 150 milhões de rands firmados com a RAS, Estado-Maior General das Forças Armadas (EMGFA), 18 de Setembro de 1975, ADN F3/20/48/64.

[74] Matos, José “*A história secreta dos Mirage portugueses*”, 2ª parte, Revista Mais Alto n.º 401, 2013, pp. 25-29.

[75] Estudo do CCFAG sobre a área do Boé, Secretariado-Geral da Defesa Nacional, Processo n.º 2202, Pasta A, ADN F3/17/34/4.

[76] Themido, João Hall, “*Dez anos em Washington 1971-1981*”, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 1995, pp. 100-102.

[77] Telegrama do Ministério dos Negócios Estrangeiros para Embaixada de Portugal em Washington, Secção de Cifra, 13 de Dezembro de 1973, ADN/F3/14/29/4.

[78] Apontamento do Ministério dos Negócios Estrangeiros sobre a conversa do Ministro com o Secretário de Estado Americano, Dr. Kissinger, em 9 de Dezembro de 1973, Lisboa, 10 de Dezembro de 1973, ADN/F3/14/29/4.

[79] Telegrama da Embaixada de Portugal em Washington para o Ministério dos Negócios Estrangeiros, Secção de Cifra do MNE, 4 de Dezembro de 1973,

ADN/F3/14/29/4.

[80] Telegrama da Embaixada de Portugal em Washington para o Ministério dos Negócios Estrangeiros, Secção de Cifra do MNE, 11 de Dezembro de 1973, ADN/F3/14/29/4.

[81] Telegrama da Embaixada de Portugal em Washington para o Ministério dos Negócios Estrangeiros, Secção de Cifra do MNE, 13 de Dezembro de 1973, ADN/F3/14/29/4.

[82] Telegrama do Ministério dos Negócios Estrangeiros para Embaixada de Portugal em Washington, Secção de Cifra do MNE, 14 de Dezembro de 1973, ADN/F3/14/29/4

[83] Telegrama da Embaixada de Portugal em Washington para o Ministério dos Negócios Estrangeiros, Secção de Cifra do MNE, 15 de Dezembro de 1973, ADN/F3/14/29/4.

[84] Telegrama nº 95 da Embaixada de Portugal em Washington para o Ministério dos Negócios Estrangeiros, Secção de Cifra do MNE, 8 de Fevereiro de 1974, ADN/F3/14/29/4.

[85] Nota secreta da Embaixada de Portugal em Washington sobre as negociações para a renovação do Acordo dos Açores, Sessão de 18 de Março de 1974, ADN/F3/14/29/4.

[86] Carta de Henry Kissinger para o Ministro dos Negócios Estrangeiros português, 11 de Abril de 1974, ADN/F3/14/29/4.

[87] Themido, op. cit., p. 164.

[88] Themido, op. cit., p. 146.

[89] Nota nº 1229/AF/74 do Estado-Maior General das Forças Armadas para o Director-Geral da Contabilidade Pública, Assunto: Aquisição de conjuntos míssil-lançador “REDEYE”, 31 de Julho de 1974, ADN, Fundo Geral Cx. 833/9.

[90] José Calvet Magalhães, o 25 de Abril e as Necessidades, <http://ebookbrowse.com/ca/calvet-de-magalhaes-pt>.

[91] Diversos PERINTREP da Guiné, ADN/F2/SSR.002

[92] Nota n.º 324 (folha de circulação) do Secretariado-Geral da Defesa Nacional, 2 de Março de 1974, ADN/SGDN 3556.1.

[93] Cunha, Silva, *O Ultramar, a Nação e o 25 de Abril*, Atlântida Editora, Coimbra, 1977, p. 318.

[94] Informação n.º 36232/GC do Chefe de Estado-Maior General das Forças Armadas, Assunto: Mísseis Crotale, Secretariado Geral da Defesa Nacional, Lisboa, 28 de Dezembro de 1973, ADN/F3/4/8/39.

[95] Protocolo para a negociação da devolução à firma Thomson CSF de um sistema de armas “Crotale”, 2 de Julho de 1975, ADN Fundo geral 833/7.

[96] Maurício, Henrique, Testemunho in Boletim da Artilharia Antiaérea Especial “60 anos da Artilharia Antiaérea em Portugal”, n.º 3, II Série, Outubro de 2003, pp. 112-113.

[97] Nota n.º 78-P-4.1.5 do Chefe de Estado-Maior da Força Aérea para o Chefe de Estado-Maior General das Forças Armadas, Assunto: Defesa aérea da Guiné (Bissalanca), 11 de Fevereiro de 1974, SDFA/AH, 1.ª Região Aérea, Cx. 102, Processo 430.201.

[98] Carta do Comando-Chefe das Forças Armadas da Guiné para o Chefe de Estado-Maior General das Forças Armadas, Assunto: Defesa Aérea, Bissau, 4 de Fevereiro de 1974, ADN/F3/17/37/51.

[99] Informação n.º 1/74 do Grupo de Trabalho para Adopção de Radares de Vigilância Próxima, Secretariado-Geral da Defesa Nacional, 9 de Janeiro de 1974, SDFA/AH, 1.ª Região Aérea, Cx. 102, Processo 430.201.

[100] Informação n.º 4/74 da Secretaria de Estado da Aeronáutica, Assunto: Estudo comparativo dos radares de Defesa Aérea *Picador* e *Marconi S600*, 3 de Abril de 1974, ADN Fundo Geral SGDN 6836/1.

[101] Informação n.º 77/RA da 1ª Repartição do Secretariado-Geral da Defesa Nacional, Assunto: Estudo comparativo dos radares de Defesa Aérea *Picador* e *Marconi S600*, 9 de Abril de 1974, ADN Fundo Geral SGDN 6861/1.

^[102] Nota da Direcção dos Assuntos Económicos e Financeiros, Assunto: Venda de armamento a Portugal, 31 de Maio de 1974, Archive du Ministère des Affaires Étrangères (AMAE), Europe 1971-1976 - Portugal - Caixa 3501.

^[103] Maurício, op. cit., p. 113.

^[104] Memorando sobre o Crotale, 31 de Dezembro de 1975, ADN Fundo Geral Cx. 833/7.